

Die Diskussion über *Maritime Sicherheit* wurde im ausgehenden 20. Jahrhundert letztlich nur unter der Fragestellung geführt, ob die NATO mit ihren Seestreitkräften in der Lage war, den Nordatlantik für eigene Nachschubtransporte gegenüber der sowjetischen Marine zu schützen und hierfür eine räumlich und zeitlich begrenzte Kontrolle der Seeräume (*Sea Control*) sicherzustellen. Ihr gegenüber stand eine vom langjährigen Oberbefehlshaber der sowjetischen Seestreitkräfte, Admiral Gorschkow, geprägte Marine, die auf der Grundlage des Seemachtgedankens von Alfred Thayer Mahan (»*The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*«) eine starke Angriffs-Ubootflotte zur Unterbrechung der Versorgungswege der NATO aufgebaut hatte, die auch in der Lage sein sollte, US-amerikanische Trägerverbände weit vor den Küsten des eigenen Territoriums abzufangen und zu bekämpfen. Die US-Navy sprach in dieser Zeit vom notwendigen Aufbau einer nationalen, 600 Schiffe umfassenden Marine, die der sowjetischen Marine genau diese Möglichkeiten verwehren sollte.

Mit dem Auseinanderbrechen der Sowjetunion und der Auflösung des Warschauer Pakts zu Beginn der 1990er Jahre verschwand für die NATO und die USA diese Bedrohung und wich eher diffusen Herausforderungen. Die USA propagierten die Notwendigkeit der Bekämpfung der Piraterie, der Proliferation von Massenvernichtungswaffen und des internationalen Terrorismus – doch dieser Kampf hat zu keinem Zeitpunkt die volle Unterstützung der Bündnispartner gefunden. Weltweit suchten Marinestreitkräfte nach einer neuen konzeptionellen Begründung für notwendige Umfänge und mögliche Einsatzprofile – national wie multilateral.

Das anbrechende Zeitalter der Globalisierung sorgt jedoch für eine Neubewertung über den notwendigen Gebrauch von Seemacht für heutige und künftige Risiken und Herausforderungen. Spätestens mit dem Buch von Thomas L. Friedman »*Die Welt ist flach*« wurde auch einer größeren Lesergemeinde klar, warum Globalisierung und elektronische Netzwerke das Handeln von Staaten und das Leben des Einzelnen radikal verändert haben und weiter verändern. Die »Schrumpfung« der Welt wird durch die globale Vernetzung digitalisierter Daten hervorgerufen, die es erlauben, elektronisch jeden Punkt der Erde in wenigen Sekunden zu erreichen und so wirtschaftliche Transaktionen vorzunehmen, aber auch das politische Geschehen zu beeinflussen.

Obwohl unser Globus zu mehr als 70 Prozent von Wasser bedeckt ist und damit auch einer breiteren Öffentlichkeit die Bedeutung und Abhängigkeit wirtschaftlichen Handels über die See klar sein sollte, scheint dies immer noch keinen Eingang in das öffentliche Bewusstsein in Deutschland gefunden zu haben. So hat sich unter anderem in den letzten Jahren der weltweite Handel vervierfacht. 90 Prozent aller Handelsgüter und über 60 Prozent unseres Erdöls werden über die Meere transportiert. Damit sind Industriestaaten und Schwellenländer von der ungehinderten Nutzung der See als Transportwege und den Häfen als Umschlagplätze zur Sicherung ihrer Logistikketten und der Anlieferung »just in time« abhängig. Für die Bundesrepublik gilt: Die Sicherheit des Exportweltmeisters und damit der Wohlstand seiner Bevölkerung ist von der freien und ungehinderten Nutzung der Weltmeere abhängig; eine Erkenntnis, die sich noch nicht in allen Ressorts in ihrer sicherheitspolitischen Be-

deutung und daraus resultierenden, notwendigen strategischen Überlegungen niedergeschlagen hat. In diesem Kontext sprechen wir von *Maritimer Sicherheit* und verstehen hierunter die Sicherung weltweiter Schifffahrtswege, Küstenvorfelder, Küsten und Häfen. Gleichzeitig gilt es, die internationale Schifffahrt vor Terrorismus sowie Piraterie zu schützen.

Während Staaten die Bedrohung ihrer eigenen Gesellschaften durch international agierenden Terrorismus, Proliferation von Massenvernichtungswaffen, organisierte Kriminalität und Drogenhandel auf ihrem nationalen Territorium erkannt haben und bereit sind, hierfür eine gewisse staatliche Vorsorge einschließlich des notwendigen Schutzes kritischer Infrastruktur zu leisten, kann man dies nicht in gleicher Weise für Seeverbindungswege und den Schutz von Hafenanlagen sagen. Es herrscht auch heute noch im Bundeswirtschaftsministerium bei einigen hochrangigen Vertretern einschließlich der Ebene der parlamentarischen Staatssekretäre die Meinung vor, dass der Schutz vor Piraterie und weiteren möglichen Angriffen auf Schiffe, Seeverbindungswege und Hafeneinrichtungen alleinige Aufgabe der Privatwirtschaft bleibe, obwohl z.B. das *Weißbuch* der Bundesregierung von 2006 als ein Interesse, das es staatlich zu wahren gilt, »den freien und ungehinderten Welthandel als Grundlage unseres Wohlstandes zu fördern und dabei die Kluft zwischen armen und reichen Weltregionen überwinden zu helfen« benennt. Der seit Jahren gebräuchliche Begriff der umfassenden Sicherheit (seit 2006 vernetzte Sicherheit) hat offensichtlich bisher keinen Eingang in das Denken des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie gefunden. So ist dort auch kaum ein im Kontext der Verhinderung der Proliferation von Massenvernichtungswaffen bekannt gewordener Vorfall beachtet worden, der zur Aufdeckung einer pakistanischen Lieferung von Zentrifugen zur Urananreicherung nach Libyen und dessen geheimen Atomprogramms führte. In der Folge legte Libyen sein Nuklearprogramm offen und stellte es unter der Aufsicht der IAEA ein; darüber hinaus wurde der »Vater« der pakistanischen Atombombe A.Q. Khan, der ein florierendes Netzwerk zum weltweiten Handel mit Know-how und Hardware zur Herstellung von Atomwaffen betrieb, enttarnt und in Pakistan unter Hausarrest gestellt (vgl. *Gordon Corera: Shopping for Bombs. Nuclear Proliferation, Global Insecurity and the Rise and Fall of the A.Q. Khan Network, Oxford 2006*).

Erst auf Druck der USA, die ihre Außengrenzen auch seeseitig besser gegen mögliche, insbesondere terroristische Angriffe zu schützen versuchten, wurden westliche Industriestaaten veranlasst, ihre eigenen Ausfuhrkontrollen drastisch zu verschärfen, um US-amerikanische Auflagen zur Einfuhr von Handelsgütern in die Häfen der USA erfüllen zu können. Hafenumschlagsanlagen wurden in die Liste kritischer Infrastrukturen aufgenommen, die einer gesteigerten Aufmerksamkeit und besonderer Sicherheitsmaßnahmen bedürfen. So wie wir in Deutschland lernen mussten, dass unsere Straßen- und Schienennetze sehr anfällig für Streikmaßnahmen, aber auch mögliche Unterbrechungen durch Anschläge geworden sind, sollten wir erkennen, dass der weltweite Seetransport gerade an einer geringen Zahl von Flaschenhälsen, den »Choke Points«, mit relativ wenig Aufwand über längere Zeit unterbrochen werden kann. So passieren jährlich circa 60.000 Schiffe die Straße von Malakka, werden etwa 50 Prozent des

Erdöls und 25 Prozent aller Waren durch dieses Nadelöhr transportiert. Eine etwa vierwöchige Unterbrechung würde in unserer global vernetzten Wirtschaft dazu führen, dass die Rückkehr zu normalen Verhältnissen sich bis zu zwölf Monate hinziehen könnte. Dies gilt für Fertigprodukte ebenso wie für Rohstoffe. Damit gewinnt auch die Frage nach der Sicherung unserer Einfuhren von Öl, Gas und Kohle immer stärker an Bedeutung. Die Europäische Union hat in ihrer Sicherheitsstrategie von 2003 die Frage der Energiesicherheit als eines ihrer prioritären Ziele vorgegeben und in ihrem Grünbuch von 2006 Maßnahmen zu deren Sicherung konkretisiert. Die europäischen Marinen haben auf der Basis der Helsinki Headline Goals von 1999 ein »Generic European Maritime Concept of Operations« (GEMCO) entwickelt, das im Mai 2003 in Kraft gesetzt wurde. Basis bilden die »Berlin plus«-Vereinbarungen zur Durchführung von militärischen EU-Operationen unter Nutzung von NATO-Planungskapazitäten. Dieses Konzept stellt eine Ergänzung der Planung militärischer EU-Operationen im Rahmen von »Battle Groups« der EU dar. Diese militärische Komponente wurde inzwischen in das Grünbuch der EU zur »Maritime Policy« eingebettet.

Wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union über die kurzzeitige Unterbrechung ihrer Gasversorgung durch die über die Ukraine verlaufende Pipeline Anfang 2006 und die über Weißrussland verlaufende Ölpipeline Anfang 2007 an ihre noch weiter zunehmende Importabhängigkeit von russischen Energielieferungen erinnert, so verstärkt sich dieser Druck gegenwärtig angesichts der Tatsache, dass Schwellenländer wie Brasilien, Indien und vor allem China mit ihrem Energiehunger auf die Weltmärkte drängen und eine wachsende Konkurrenz für die westlichen Industriestaaten darstellen. Dass der Kampf um Energie künftig nicht nur über Preise, sondern möglicherweise auch mit militärischen Mitteln zu deren Schutz geführt werden könnte, wird in der sicherheitspolitischen Diskussion nicht mehr ausgeschlossen. Er dürfte sich auf »Choke Points« wie die Straße von Hormuz begrenzen, könnte den internationalen Seehandel gleichwohl an seiner empfindlichsten Stelle treffen. Diese derzeit noch fast ausschließlich unter sicherheitspolitischen und militärpolitischen Experten geführte Diskussion könnte im Zuge der Entwicklung der chinesischen Marine von einer »Brown Water Navy« zum reinen Schutz ihrer Küste und des Küstenvorfelds zu einer »Blue Water Navy« mit der Möglichkeit einer Machtprojektion über die eigene ausschließliche Wirtschaftszone hinaus zu einer sicherheitspolitischen Diskussion auch in der Öffentlichkeit führen, wäre doch bereits die denkbare chinesische Androhung des Einsatzes militärischer Mittel zum Schutz eigener Rohstoffförderung in politisch streitigen Meeresgebieten wie zum Beispiel den Spratly Inseln im Südchinesischen Meer Auslöser spekulativer Preissprünge an den Rohstoffbörsen unserer Welt. Dass der mögliche Streit um die künftige Ausbeutung des Meeresbodens erst beginnt, zeigt auch der jüngste Versuch Russlands, seinen Anspruch auf den Meeresboden unterhalb des Nordpols als Verlängerung seines Festlandsockels zu begründen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen dürfte auch die im Oktober 2007 veröffentlichte US Naval Strategy »A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower« (abgedruckt in US Naval Institute Proceedings November 2007, Seite 14-20), die erstmalig

gemeinsam von der US Navy, dem US Marine Corps und der US Coast Guard entwickelt wurde, größere Aufmerksamkeit finden. Hier wird in einem nationalen, strategischen Dokument der USA die Notwendigkeit zur internationalen Kooperation in einer multipolaren Welt angesprochen. Der Kriegsverhinderung wird dabei der gleiche Stellenwert wie dem Sieg in militärischen Auseinandersetzungen zugemessen. Mit einer »Global Maritime Partnership« sollen 1000 Kriegsschiffe (Thousand Ship Navy TSN) vieler Nationen dem Schutz eines gemeinsamen öffentlichen Gutes dienen. Angesichts neuer Bedrohungen und einer ungewissen Zukunft sieht sich die US Navy vor der Herausforderung, über den künftigen Gebrauch von Seemacht neu nachzudenken. »No one nation has the resources required to provide safety and security throughout the entire maritime domain. Increasingly, governments, non-governmental organizations, international organizations and the private sector will form partnerships of common interest to counter these emerging threats«. Es bleibt jedoch abzuwarten und zu prüfen, ob die USA tatsächlich bereit sein werden, sich in eine multilaterale maritime Ordnungspolitik als ein Staat unter gleichen einbinden zu lassen.

Der Beitrag von **Susanne Härpfer** will anhand von Beispielen bisher erfolgter Piraterie oder Terroranschläge für die Problematik Maritimer Sicherheit sensibilisieren.

Thomas Wiegand stellt aus der Sicht eines Politologen, die gegenwärtige und zu erwartende maritime Aufrüstung der *chinesischen Marine* in den Kontext maritimen Seemachtsdenkens (Mahan) einer bisherigen kontinental ausgerichteten Großmacht, die ihre eigenen Wirtschafts- und Machtinteressen regional und zunehmend global auch mit militärischen Mitteln absichern möchte. Bisher sind allerdings kontinental ausgerichtete Großmächte wie das Deutsche Kaiserreich und die Sowjetunion bei diesem Versuch gescheitert, da sie die Besonderheiten einer Seemacht nie verstanden und den Einsatz ihrer Flotten strategisch nie entsprechend ausgerichtet haben.

Philip Buse beschreibt die Notwendigkeit zur Sicherung der Seetransportwege aus Sicht der Wirtschaft. **Rainer Brinkmann** und **Dirk Peters** stellen die Herausforderungen der *Deutschen Marine* als Bündnismarine mit globalem Einsatzraum und die Möglichkeiten und Probleme von von See aus militärisch auf Land zu wirken dar. Hierbei werden auch rechtliche Problemstellungen im innerstaatlichen wie zwischenstaatlichen Bereich behandelt, die aus Sicht der Verfasser noch möglicher rechtlicher Klarstellungen oder auch Anpassungen unserer Verfassung bedürfen.

In der Rubrik »Beiträge aus Sicherheitspolitik und Friedensforschung« erscheinen zwei referierte Aufsätze, zum einen von **Michael Staack** über deutsche Interessen und Raketenabwehr, und zum anderen von **Gerhard Beestermöller** zur Frage, ob der Staat doch Unschuldige opfern darf.

In der Rubrik »Forum« drucken wir einen Beitrag von **Daniel Bendix** und **Ruth Stanley** zur Rolle von Gender-Fragen bei der Sicherheitssektorreform ab.

Die nächste Ausgabe von S+F wird sich dem Themenschwerpunkt Neue Ansätze zur Non-Proliferation / *New approaches to non-proliferation* widmen.

Heinz-Dieter Jopp