

AUSGABE 125
Juli 2013

ANALYSEN & ARGUMENTE

PERSPEKTIVEN DEUTSCHER AUSSENPOLITIK

Fragile Wertschöpfungs- ketten: Zur Notwendigkeit eines deutschen maritimen Engagements

Peter Hefe

Verlässliche maritime Lebensadern sind die Grundlage unseres Wohlstandes, doch die Fragilität globaler seegebundener Handelswege hat angesichts neuartiger Bedrohungen in den letzten Jahren massiv zugenommen. Dessen ist sich Gesellschaft und Wirtschaft in Deutschland nicht hinreichend bewusst.

Dieses Papier analysiert die Bedeutung und die komplexen Herausforderungen, mit denen sich Deutschland, aber auch andere Industrienationen, bei der Sicherung ihrer maritimen Lebensadern konfrontiert sehen.

Politik und Wirtschaft sind aufgefordert, gemeinsam mit regionalen und globalen Partnern konzeptionelle und institutionelle Lösungen zum Schutz deutscher maritimer Interessen zu finden und entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Ansprechpartner in der Konrad-Adenauer-Stiftung

David Gregosz
Koordinator für Internationale Wirtschaftspolitik
Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit
Telefon: +49(0)30 2 69 96-35 16
E-Mail: david.gregosz@kas.de

Postanschrift

Konrad-Adenauer-Stiftung, 10907 Berlin

www.kas.de
publikationen@kas.de

ISBN 978-3-944015-77-4



„The character of the sea has changed. From an open space, where freedom was the rule, it has become a shared, common good for humanity, vast but fragile, needing world-wide management and protection.“¹

*Vize-Admiral a.D. Lutz Feldt
Ehemaliger Inspekteur der Bundesmarine*

INHALT

3 | I. EINLEITUNG

4 | II. DIE SITUATION

7 | III. DIE EMPFEHLUNGEN

DER AUTOR

Dr. Peter Hefele leitet das Auslandsbüro Shanghai / China der Konrad-Adenauer-Stiftung.



Abbildung 1: Hauptrouten und sensible Knotenpunkte des globalen maritimen Handels



Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University.

Quelle: Jean-Paul Rodrigue, *The Geography of Transport Systems*, 2013, New York: Routledge, 416 pages, ISBN 978-0-415-82254-1
http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/img/Map_main_shipping_routes.png [Zugriff 05.06.2013]

I. EINLEITUNG

„Über den Wind können wir nicht bestimmen, aber wir können die Segel richten.“ Mit diesem Zitat hat Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz an die Herausforderungen und die Verantwortung Deutschlands als maritime Macht erinnert.² Doch sind die außenpolitischen und außenwirtschaftlichen Segel Deutschlands richtig gesetzt und wird die „vorherrschende politische Seebblindheit“³ überwunden? Dabei sprechen die Fakten für sich:

- Eine Nation, die knapp zwei Drittel ihrer Güter über Seewege ein- und ausführt, ist auf verlässliche maritime Lebensadern angewiesen.
- Eine Volkswirtschaft, in der der Anteil importierter und exportierter Güter am Bruttoinlandsprodukt gegenwärtig bei rund 70 Prozent liegt⁴, ist in hohem Maße wirtschaftlich verwundbar.
- Ein Land, dessen Schifffahrts- und Reedereiunternehmen rund zwei Prozent zum Bruttoinlandsprodukt Deutschlands beitragen, muss im Interesse seiner wirtschaftlichen Zukunftsfähigkeit aktiv bei der Gestaltung regionaler und

globaler maritimer Regime mitwirken und eigene, nicht nur militärische Kapazitäten, zur Durchsetzung globaler Güter (*global commons*) aufbauen und bereitstellen?

Jüngst scheint sich diesbezüglich ein Sinneswandel einzustellen, wie sich an der Teilnahme von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz im April 2013 in Kiel und der öffentlichen Resonanz zeigte.⁵

Wenn hier von *maritimer Wertschöpfungskette* und deren Zerbrechlichkeit (Fragilität) gesprochen wird, sind die Meere nicht nur als *Transportwege* gemeint. Es hat sich gezeigt, dass das *Ökosystem Meer* insgesamt in seinen vielfältigen Dimensionen Existenzgrundlage unserer Volkswirtschaft ist: als Nahrungs- und Energiequelle, Klimaregulator etc. Wenn also das Politikziel „maritimes Engagement“ definiert werden soll, dann muss diese ökologische Dimension immer mitbedacht werden. Allein dieser integrierte Ansatz zeigt, dass ein deutsches maritimes Engagement in keiner Weise als eine Wiederauflage maritimer Großmacht- und Kolonialträume wie vor 1914 gedeutet werden kann; sondern es vielmehr der an sich schlichten Einsicht geschuldet ist, dass die „Kontrolle über die See den ökonomischen Wohlstand eines Staates bestimmt.“⁶



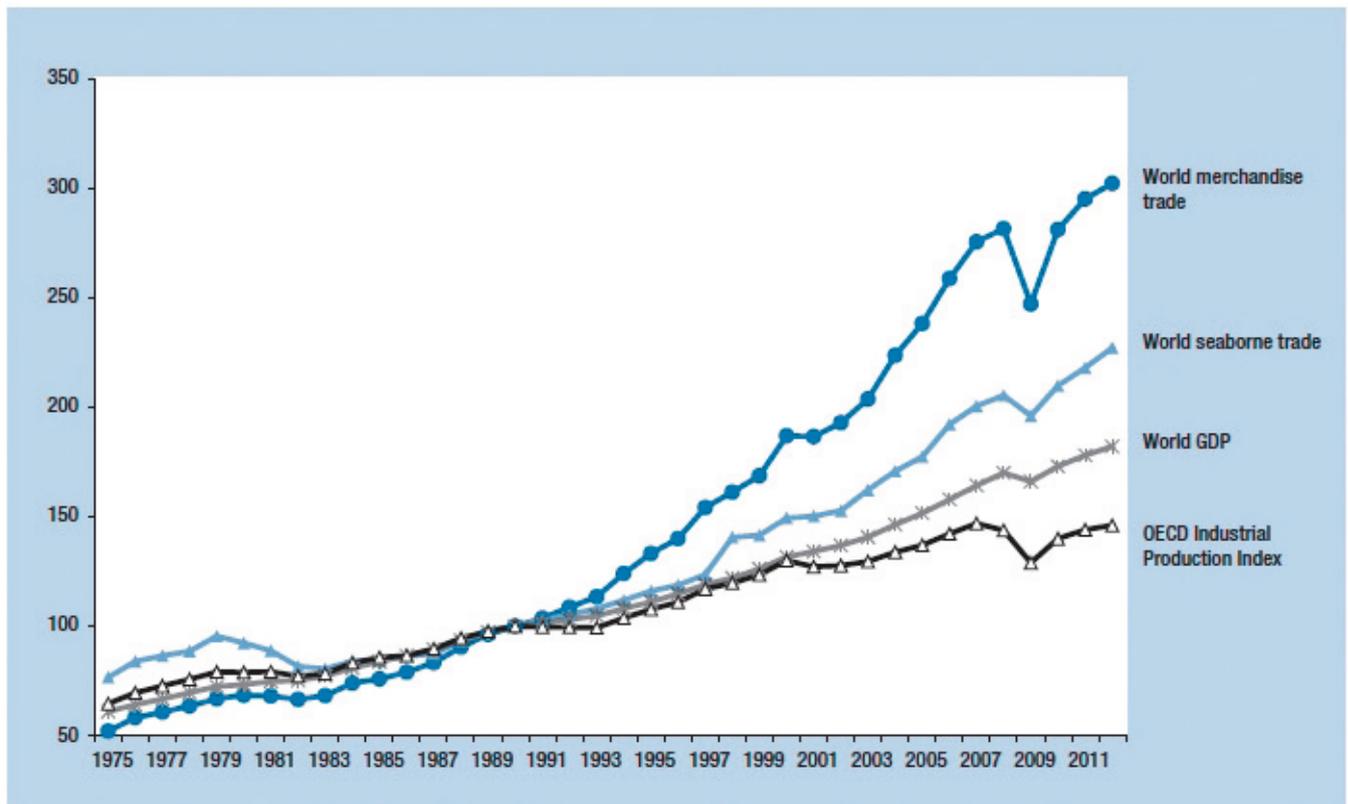
Im Folgenden sollen die Risiken entlang der globalen maritimen Wertschöpfungskette beschrieben werden. Dabei beschränkt sich die Betrachtung nicht auf außenwirtschaftliche Fragestellungen, sondern versucht, außen-, sicherheits- und umweltpolitische Aspekte einzubeziehen – ein klassisches Beispiel für „Vernetzte Sicherheit“.⁷ In einem zweiten Schritt werden dann bestehende institutionelle Rahmenbedingungen für ein deutsches maritimes Engagement ausgeleuchtet und Handlungsempfehlungen für Politik und Unternehmen abgeleitet.

II. DIE SITUATION

Die maritime Grundlage der Globalisierung

Das Eingangszitat von Vize-Admiral a.D. Lutz Feldt, dem ehemaligen Inspekteur der Bundesmarine, umschreibt präzise die umfassenden Herausforderungen, denen sich eine maritime Politik heute gegenüber sieht. Wie Globalisierungsschübe in der frühen Neuzeit oder vor dem Ersten Weltkrieg, so ist auch die jüngste Globalisierungswelle seit den 1980er Jahren ohne eine beispiellose Erweiterung der seegebundenen Transportkapazitäten undenkbar.

Abbildung 2: Index der OECD-Industrieproduktion und Indizes des Weltwirtschaftswachstums, des globalen Warenhandels und des seegebundenen Handels (1975-2012) (1990 = 100)



Quelle: UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT REVIEW OF MARITIME TRANSPORT
Report by the UNCTAD secretariat, Chapter 1, New York and Geneva, 2012, S. 2.

Stellt man die Wachstumsraten des globalen Handels und des seegebundenen Transportes gegenüber, so ist letzterer seit 1990 um rund ein Drittel stärker gewachsen (siehe Abbildung 2). Die Außenhandelsquote⁸ ist weltweit zwischen 1970 und 2008 von 19,7 auf 53,2 Prozent gestiegen. Wer also über Globalisierung spricht, darf von deren maritimen Dimension nicht schweigen.⁹ Im Fokus der Aufmerksamkeit steht der transkontinentale Handel, doch verzeichnet gerade der intraregionale, seegebundene (Küstenschiffahrts-)Handel, z.B. in Ost- und Südostasien teilweise noch deutlich höhere Zuwachsraten.

Die Schwachstellen dieses maritimen Transportnetzes sind seit langem bekannt (siehe Abbildung 1). Die Piratenangriffe am Horn von Afrika und der Straße von Malakka, die Drohungen des Iran in der Straße von Hormuz oder Transportengpässe im Suez- und Panamakanal zeigen akute „Infarktgefahren“. Erst in der jüngsten Zeit ist in Zusammenhang mit potenziellen terroristischen Angriffen auf die Häfen die Bedeutung dieses „Kettengliedes“ als ein weiterer sensibler Knotenpunkt maritimer Sicherheit hervorgehoben worden.



Nimmt man an, dass bis 2030 der Weltexport jährlich um fünf Prozent, das globale BIP um vier Prozent wachsen wird¹⁰, dann ist auch mittelfristig noch mit einer weiteren Steigerung der Bedeutung maritimer Handelswege zu rechnen. Prognosen des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) gehen davon aus, dass der Seehandel bis 2030 nochmals um 125 Prozent zunehmen¹¹ und neue Knotenpunkte (z.B. Westafrika) in das globale Seewegenetz aufnehmen wird. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, mit den Auswirkungen fragiler Staatlichkeit oder nichttraditionellen Sicherheitsrisiken konfrontiert zu werden. Die Verwundbarkeit maritimer Lebensadern wird also zunehmen.

Am augenfälligsten zeigt sich dies beim globalen Phänomen der Piraterie.¹² So fanden 2010 weltweit 445 Überfälle statt; der jährliche Schaden für den Welthandel beträgt nach Schätzungen der Weltbank rund 13 Mrd. US-Dollar¹³. Die Zahl der Übergriffe ist seither zwar deutlich gesunken (2013 bislang rund 100 gemeldete Überfälle). Das ist vor allem auf den Rückgang der Angriffe auf Handelsschiffe im Seegebiet vor dem Horn von Afrika zurückzuführen. Hier hat die zunehmende Effizienz der Operation ATALANTA¹⁴ abschreckende Wirkung gezeigt. Doch gibt es keinen Grund zur Entwarnung. Denn zugleich steigen die Fallzahlen im Golf von Guinea und in indonesischen Gewässern weiter stark an.¹⁵ Die Bedrohung durch Piraterie wird auch in den nächsten Jahren eine Hauptquelle maritimer Bedrohungslagen bleiben.

Gibt es Alternativen zum seegestützten Handel? Nimmt man etwa den euro-asiatischen Handel, so werden seit Jahrzehnten landgebundene Alternativen untersucht, um einseitige Abhängigkeiten von maritimen Transportwegen zu reduzieren. Seit den 1960er Jahren fördert die United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP) das Projekt einer „Eisernen Seidenstraße“ (*iron silk route*; auch Trans-Asian Railway/TAR). Im Nordkorridor sollen über Russland und Zentralasien Westeuropa und die ostasiatischen Wachstumspole vernetzt werden. Andere Elemente umfassen Schienenbauprojekte in Süd- und Südostasien (z.B. Kunming–Singapur) und dienen dem Ziel, logistische Alternativen insbesondere zur Straße von Malakka zu schaffen. Mittlerweile fährt ein Güterzug mit Autoteilen von Leipzig ins 11.000 Kilometer entfernte chinesische Shenyang und ist zwischen 21 und 23 Tage unterwegs. Auch die Strecke Duisburg–Chongqing wird regelmäßig bedient.¹⁶ Aber die prognostizierten Transportkapazitäten werden auch in Zukunft nur einen Bruchteil des Bedarfes decken können. Ob mit Durchgangsrouten durch Zentralasien auch ein Zugewinn an Sicherheit verbunden ist, darf mit Blick auf die dortigen Unruheherde bezweifelt werden.

Stabile maritime Wertschöpfungsketten als Grundlage des deutschen Wohlstands

In Deutschland sind gegenwärtig rund 400.000 Menschen im Bereich der maritimen Wirtschaft beschäftigt; sie erwirtschaften rund 85 Mrd. Euro jährlich (drei Prozent des bundesdeutschen BIP 2012).¹⁷ Dabei liegt diesen Zahlen eine sehr enge Definition von „maritim“ zugrunde. Geht man, wie erwähnt, davon aus, dass rund 60 Prozent der deutsche Im- und Exporte über den Seeweg abgewickelt werden; dass über 20 Prozent der deutschen Automobilproduktion nach Übersee exportiert werden; und dass der Exportanteil des deutschen Maschinenbaus über See bei 55 Prozent liegt: dann gewinnt man eine zuverlässigere Vorstellung davon, was maritime Wertschöpfung für die deutsche Wirtschaft bedeutet. Die Schlüsselsektoren des Produktionsstandortes Deutschland sind sowohl bei dem Bezug von Vorleistungen wie auch dem Export fertiger Produkte Teil einer globalen maritimen Wertschöpfungskette. Und diese Abhängigkeit hat und wird sich eher erhöhen. Eine treibende Rolle spielen dabei folgende Faktoren:

- Der Bedeutungszuwachs überseeischer Absatzmärkte spiegelt die Verschiebung und Wachstumsdynamik globaler ökonomischer Kraftzentren wieder. Wurden 1980 rund drei Viertel des *europäischen* Im- und Exportes mit außereuropäischen Ländern und Regionen abgewickelt, so lag der Wert 2010 bei knapp 83 Prozent.¹⁸ Deutschland als führende exportbasierte Wirtschaftsnation kann sich von diesem Trend nicht abkoppeln.
- Multinationale Unternehmen (*multinationals*) setzen immer stärker auf global verteilte Produktions- und Vertriebsketten und treiben die maritime Vernetzung voran. Aber auch der deutsche Mittelstand agiert zusehends globaler.
- Die aufsteigenden Schwellenländer werden aufgrund ihrer geographischen Lage und ihrer komparativen Kostenvorteile in Zukunft auch für Deutschland als Bezugs- und Absatzmärkte an Bedeutung gewinnen. Ein Großteil dieses Handels wird sich seegestützt vollziehen. Bereits jetzt ist der Güterhandel mit den zwei größten außereuropäischen Handelspartnern Deutschlands – USA (2. Platz), China (5. Platz), – überwiegend seegestützt.

In Deutschland selbst bildet für die *norddeutschen Küstenstaaten* die maritime Wirtschaft das Rückgrat der regionalen Wertschöpfung. So hängen etwa in Hamburg und Schleswig-Holstein rund ein Siebtel der lokalen Wertschöpfung und zwölf Prozent der Arbeitsplätze direkt von seebezogener



Güterproduktion und Dienstleistungen ab.¹⁹ Doch die Grundlage für den Exporterfolg Deutschlands und damit für unseren Wohlstand wird in den küstenfernen *Wirtschaftszentren West- und Süddeutschlands* gelegt. Deren Abhängigkeit ist zwar weniger augenfällig, jedoch gesamtwirtschaftlich bedeutender.

Man kann diese Abhängigkeit beklagen. Doch aufgrund der Struktur der gehandelten Güter, dem globalen Charakter moderner Produktionsprozesse und gegebener Transportkostenstrukturen und -kapazitäten besteht für den Großteil der deutschen Wirtschaft zurzeit keine Alternative zum seegestützten Handel. Hier steht Deutschland aber nicht alleine. Alle modernen Industrienationen und mehr und mehr auch Schwellenländer teilen dieses Schicksal.

Maritime Politikkonzepte anderer Staaten

Andere Nationen haben die Fragilität ihrer maritimen Lebensadern viel früher und stärker als Teil ihrer nationalen Sicherheit erkannt und ihr einen entsprechenden strategischen Stellenwert in den außen-/sicherheits- und wirtschaftspolitischen Konzeptionen eingeräumt.

USA

Die *Vereinigten Staaten von Amerika* haben (schon seit dem 19. Jahrhundert) die Freiheit der Schifffahrt (*freedom of navigation*) als „nationales Interesse“ definiert, denn gegenwärtig werden 90 Prozent des Außenhandels der Vereinigten Staaten über den Seeweg abgewickelt. Die Dislozierung von Marinestreitkräften an den maritimen Hauptschlagadern ist seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges konsequent durchgeführt worden und stellt aus amerikanischer Sicht einen entscheidenden Beitrag im Sinne eines wichtigen *global commons* dar. Zuletzt 2007 wurde eine neue „Cooperative Strategy for 21st Century Seapower“ von den Marine-Streitkräften, dem Marine Corps und der Küstenwache vorgestellt, mit dem Ziel, „[that] Navy, Marine Corps and Coast Guard [should work] even closer together in working to protect and sustain the American Way of Life“.²⁰ Dieser Strategiewandel ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund neuer, nicht-traditioneller Bedrohungen (Terrorismus, Piraterie) seit dem Ende des Kalten Krieges zu erklären. Diesem Konzept liegt ein tief gestaffeltes, an der gesamten Wertschöpfungskette orientiertes Sicherheitskonzept zugrunde.

Europäische Union

Nicht zuletzt aufgrund ihrer weitreichenden Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Handels hat die Europäische Kommission in den letzten Jahren eine Reihe von Richtlinien zur Verbes-

serung der maritimen Sicherheit erlassen und eine Reihe von maritimen Behörden geschaffen.²¹ Da maritime Problemlagen jedoch politikfeldübergreifend sind und sich entsprechende Instrumente vielfach noch in der Zuständigkeit nationaler Regierungen befinden, kann die EU nur in enger Abstimmung mit nationalen Regierungen und supranationalen Verbänden, vor allem der NATO, als Garant maritimer Sicherheit auftreten. Einen deutlichen Fortschritt im Sinne eines umfassenden Ansatzes (*comprehensive approach*) hat es mit der EU NAVFOR-Operation ATALANTA seit 2008 am Horn von Afrika gegeben.²² ATALANTA hat aber auch gezeigt, dass leistungsfähige nationale Marineeinheiten unerlässlich bleiben. So hat die Bundesmarine im Zuge der Neuausrichtung der Bundeswehr durch die Einführung eines einheitlichen Marinekommandos eine straffere Führungsstruktur erhalten. Die Abkehr vom Schwerpunkt der Küstenverteidigung und „escort navy“ hin zu einer Teilstreitkraft, die zu multinationalen Einsätzen mit einer längeren „Durchhaltefähigkeit“ fähig ist, ist konzeptionell schon seit den 1990er Jahren erkannt worden und wird auch in den jüngsten „Verteidigungspolitischen Richtlinien 2011“ bekräftigt.²³ Während im Bereich der schwimmenden Großprojekte entsprechende Kapazitäten geschaffen werden, bleiben Defizite, etwa bei Luftunterstützungs-/Aufklärungseinheiten, bestehen.²⁴

Ostasien

In ähnlicher Weise von sicheren maritimen Versorgungswegen abhängig ist der Außenhandel der großen Industrienationen Ostasiens (China und Taiwan, Japan, Südkorea).

Volksrepublik China

Im Jahr 2010 hat die *Volksrepublik China* Deutschland als Exportweltmeister abgelöst. Mehr als 85 Prozent des weltweiten chinesischen Außenhandels werden gegenwärtig auf dem Seeweg abgewickelt.²⁵ Das Land besitzt in Shanghai und Ningbo-Zhoushan den größten und zweitgrößten Hafen der Welt, die größten Schiffsbaukapazitäten und die drittgrößte Handelsflotte – China ist damit zur (zivilen) maritimen Weltmacht aufgestiegen und wird das zukünftige Wachstum des Seehandels weiter maßgeblich antreiben.

Der rapide, ressourcenintensive Industrialisierungsprozess Chinas hat die Sicherung lebenswichtiger Im- und Exporte zu einem strategischen Kerninteresse (*core interest*) der Volksrepublik werden lassen. Dies spiegelt sich neben dem Aufbau gigantischer ziviler Verlade- und Transportkapazitäten auch in einem umfassenden Modernisierungsprogramm der Küsten- und Seestreitkräfte wieder.²⁶ Gegenwärtig fehlt es dem Land noch an der Fähigkeit, maritime Macht auch militärisch global zu projizieren. Doch kann etwa die Präsenz



chinesischer Marineeinheiten im Indischen Ozean und am Horn von Afrika seit 2008 als ein erster Schritt zu einer globalen maritimen Präsenz gedeutet werden.

Japan

Als Inselstaat ist Japan beinahe vollständig auf leistungsfähige maritime Handelsrouten angewiesen: „Japan’s Sea Lane Security [is therefore, PH] a Matter Of Life And Death“.²⁷

Rund 99 Prozent seines Außenhandels wird über den Seeweg abgewickelt; 80 Prozent seiner Rohölimporte verlaufen durch die Straße von Malakka; die Bedeutung von Energielieferungen aus dem Persischen Golf ist nach wie vor deutlich höher als die Europas und der USA – kein anderes hochentwickeltes Industrieland ist in einem solch hohen Maße von einem einzigen Transportweg abhängig.²⁸ Zugleich befindet sich das Land in einer der konflikträchtigsten Zonen der Welt. Die aktuellen Territorialstreitigkeiten im Ost- und Südchinesischen Meer haben die *maritime* Sicherheit wieder als oberstes Ziel nationaler Sicherheit bestätigt.

Es verwundert daher nicht, dass die japanischen Küsten- und Seestreitkräfte (einschließlich der Luftwaffe) zu den modernsten Elementen der „Selbstverteidigungskräfte“ gehören und einem permanenten Modernisierungsprogramm unterliegen.

In den letzten Jahren hat Japan rege „maritime“ diplomatische Aktivitäten in Süd- und Südostasien entfaltet, um Verbündete entlang seiner Schifffahrtsrouten zu gewinnen. Denn der Aufstieg Chinas wird nicht nur von Japan, sondern von den meisten Nachbarstaaten zurückhaltend, wenn nicht gar mit Sorge betrachtet. Insbesondere die ungelösten Konflikte um maritime Hoheitsgebiete im Ost- und Südchinesischen Meer haben maßgeblich dazu beigetragen. Deshalb ist auch in den nächsten Jahren nicht damit zu rechnen, dass es in der Region zu einer engeren maritimen Kooperation kommen wird. Das ist unter dem Blickwinkel maritimer Gefährdungsszenarien im Indischen und westpazifischen Ozean fatal: die Gefahr einer massiven Störung maritimer Wertschöpfungsketten – mit globalen Ausmaßen – ist gegenwärtig in Ost- und Südostasien weltweit am höchsten.

Das führt nun wieder zurück zur Frage nach der Rolle der Vereinigten Staaten in dieser Region. Ob wirklich von einem „Schwenk nach Asien“ (*pivot to Asia*) gesprochen werden kann oder nicht – auch in Zukunft werden die USA im Verbund mit regionalen südostasiatischen/pazifischen Mächten (Singapur, Australien) den entscheidenden Beitrag zur Stabilisierung maritimer Handelswege in Asien leisten. Europa kann hier bei der Entwicklung regionaler Sicherheitskooper-

ation, wenn nicht militärisch, so doch diplomatisch (etwa im Rahmen der ASEAN) unterstützend tätig werden.

Schutz maritimer Ressourcen

Erst in der jüngeren Diskussion wird der Begriff „maritime Sicherheit“ auch um eine ökologische Dimension erweitert.²⁹ Zu Recht, denn die Ozeane spielen neben der Atmosphäre eine zentrale Rolle im Klimageschehen und im Stoffhaushalt der Erde. Ozeane und küstennahe Schelfmeere sind das größte zusammenhängende Ökosystem dieser Welt: 99 Prozent des weltweiten Fischfangs stammen aus diesem wichtigen Nahrungsreservoir; die unmittelbaren Küstenregionen sind Lebens- und Erholungsraum für 70 Prozent der Weltbevölkerung.³⁰ Die immer massiveren Eingriffe und Störungen in die natürlichen Regulationsmechanismen haben gravierende Folgen: Übernutzung sich erschöpfender Nahrungs- und Energiequellen; der Verlust der Pufferfunktion für das globale Klima; der Anstieg des Meeresspiegels etc. Hieraus ergeben sich auch für Deutschland erhebliche negative Konsequenzen.

Institutionelle maritime Kompetenz

Deutschland verfügt über ein breites maritimes Kompetenznetzwerk in Form von Hochschulinstituten, außeruniversitären Forschungszentren und unternehmensnahen Kompetenzzentren. Auf dem Gebiet des maritimen Rechts gehört Deutschland zu den führenden Nationen. Häufig wird in diesem Zusammenhang übersehen, dass der Internationale Seegerichtshof in Hamburg das einzige internationale Gericht auf deutschen Boden ist. Damit kann Deutschland einen erheblichen Beitrag zur Weiterentwicklung völkerrechtlicher Normen leisten.

III. EMPFEHLUNGEN

1. Es muss unter Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft ein Bewusstsein für die Problemlage fragiler maritimer Wertschöpfungsketten geschaffen werden. Die Bundesregierung hat zu Recht die Bedeutung dieses Themas nach oben auf die politische Agenda gehoben. Die Tradition einer „nationalen maritimen Konferenz“ sollte fortgesetzt und thematisch noch stärker die hier beschriebenen sicherheitspolitischen Dimensionen aufgreifen. Entsprechende nationale und europäische Kompetenznetzwerke sind weiter zu stärken. Die EU hat mit der Erklärung von Limassol 2012³¹ hierfür den Rahmen für eine meerespolitische Agenda auf europäischer Ebene geschaffen. Diesen gilt es mit anderen, auch militärischen Instrumenten der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik (GASP) aber noch besser zu verzahnen.³²



2. Staat und Privatunternehmen sind gemeinsam aufgefordert, Erkenntnisse über Bedrohungslagen auszutauschen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu verschränken, ohne jedoch die spezifischen rechtlichen und politischen Verantwortlichkeiten zu verwischen. So nimmt die Arbeitsgemeinschaft für Sicherheit in der Wirtschaft (ASG)³³ die Aufgabe einer Zentralen Koordinierungsstelle zur Weitergabe von Sicherheitsinformationen zwischen Staat und Wirtschaft ein. Ähnlich wie auf dem Gebiet von Cyber-Security könnte eine effiziente Austauschplattform für maritime Bedrohungslagen etabliert werden.

3. Unternehmen bleiben aufgefordert, in ihre Risikoanalysen dem Faktor „Fragilität maritimer Versorgungswege“ eine höhere Bedeutung zuzumessen. Je nach Bedrohungsgrad und Sensibilität der Wertschöpfungsketten sind logistische Konzepte und Produktionsprozesse zu überdenken, und ggf. alternative (z.B. landgebundene) Bezugsnetze zu entwickeln.³⁴ Dem Faktor „Widerstandsfähigkeit“ der Lieferkette muss gegenüber einem engen Begriff von Effizienz und Wirtschaftlichkeit wieder mehr Bedeutung beigemessen werden.

4. Die politische und militärische Präsenz Deutschlands in den Schlüsselregionen des globalen maritimen Netzwerkes ist zu verstärken. Es scheint notwendig, weitere (grenz)polizeiliche/militärische Kapazitäten aufzubauen, um Deutschland zu einem verlässlichen und durchsetzungsfähigen maritimen Partner zu machen. Dies setzt entsprechende Investitionen in see- und satellitengestützte Aufklärungstechnik und eine Verknüpfbarkeit mit den Systemen anderer Seestreitkräfte (Interoperabilität) voraus. Die geplanten Investitionen der Bundesmarine in maritime Großeinheiten (Schiffe) sind ausreichend, dürfen aber nicht dazu führen, dass die genannten Unterstützungssysteme unterfinanziert bleiben.³⁵ Ferner sind auch die konzeptionellen Überlegungen in der EU und der NATO zur maritimen Sicherheit³⁶ weiterzuentwickeln.³⁷

5. Deutschland hat im Kampf gegen die maritime Piraterie auf nationaler und völkerrechtlicher Ebene für klare und durchsetzbare juristische Grundlagen und Verfahrensweisen zu sorgen und ein entschiedenes Bekenntnis zum Schutz deutscher Handelsflotten auf See abzugeben. Reformen könnten an institutionellen Umbauten festmachen, etwa beim Aufbau eines einheitlichen Küstenschutzes; für die globale Einsatz- und Durchsetzungsfähigkeit deutscher maritimer Kräfte wäre aber auch über Änderungen der Verfassung nachzudenken. Nach gegenwärtiger herrschender Rechtsauffassung darf die Bundesmarine auch auf hoher See keine polizeilichen Aufgaben wahrnehmen.³⁸ Dies hemmt einen effektiven Einsatz gegen maritime Piraterie.

6. Die maritime Wirtschaft kann und muss einen wichtigen Beitrag zum Ziel einer nachhaltigen Wirtschaft leisten. Ansatzpunkte gibt es entlang der gesamten maritimen Wertschöpfungskette. Ferner muss die Fragilität maritimer Ökosysteme als integraler Bestandteil einer globalen Umwelt- und Klimadiskussion stärker ins Bewusstsein gehoben werden. Das Instrument der Ökobilanzierung ist für viele Wirtschaftsbereiche ein etabliertes Werkzeug zur Messung des ökologischen „Fußabdruckes“; dies sollte für den Bereich der maritimen Wirtschaft ebenfalls eingesetzt werden.³⁹ Im Sinne eines global erweiterten *Corporate Social Responsibility* (CSR)-Begriffes haben Unternehmer aber auch daran mitzuwirken, dass ökologische und soziale Missstände weltweit energisch bekämpft werden. Denn letztlich gehören diese zu den Ursachen fragiler Staatlichkeit und deren negativen maritimen Folgen wie Piraterie.

7. Vor diesem Hintergrund sollte Deutschland weiterhin im Bereich seiner Entwicklungspolitik seine „komparativen Vorteile“ beim Aufbau von „guter Regierungsführung“ (*good governance*) und Rechtsstaatlichkeit (*rule of law*) einsetzen.⁴⁰

8. Technische, naturwissenschaftliche und rechtliche Kompetenzen Deutschlands auf dem maritimen Feld sind zu bündeln und in den globalen Diskurs einzubringen.

- 1] Feldt, Lutz, *Maritime Surveillance as a Precondition for Maritime Security – A European Approach*, in: *New Strategic Challenges for Europe and China*, Lutz Feldt, Claas Knoop, Peter Roell, Ralph Thiele (Hrsg.), Shanghai 2012, 14 (Schriftenreihe der KAS China 104).
- 2] Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel auf der 8. Nationalen Maritimen Konferenz am 08.04.2013 in Kiel, <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Rede/2013/04/2013-04-08-merkel-maritime-konferenz.html> [Zugriff 24.06.2013].
- 3] Lutz Feldt, Carlo Masala, Hans-Joachim Stricker und Konstantinos Tsetsos, *Kein Land in Sicht*, FAZ vom 01.04.2013 [Zugriff 05.06.2013].
- 4] Für das Phänomen steigender importierter Vorleistungen an der deutschen exportierten Wertschöpfung hat 2005 der Münchner Ökonom Hans-Werner Sinn den Begriff der „Basarökonomie“ geprägt. Nach den aktuellen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes lag diese Quote 2009 bei 25,4 vH ; im stark exportorientierten Fahrzeugbau sogar bei über 35 vH ; siehe Destatis, „Made in the world“ – Internationale Handelsströme neu vermessen, 28.03.2013, https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/VolkswirtschaftlicheGesamtrechnungen/2013_03/2013_03Handelsstroeme.html [Zugriff 21.05.2013].
- 5] Vgl. die Rede von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, a.a.O.
- 6] Lutz Feldt, Carlo Masala, Hans-Joachim Stricker und Konstantinos Tsetsos, *Kein Land in Sicht*, a.a.O.
- 7] Die Konrad-Adenauer-Stiftung hat seit 2009 einen Gesprächskreis „Vernetzte Sicherheit“ eingerichtet; siehe <http://www.kas.de/wf/de/71.7400/> [Zugriff 24.06.2013].
- 8] Die Quote gibt den Anteil des Warenexports und -imports eines Staates am jeweiligen Bruttoinlandsprodukt (BIP) wieder. Siehe auch <http://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52842/aussenhandel> [Zugriff 21.05.2013].



- 9] Damit wird die Bedeutung der Kommunikations- und Finanzmarktrevolution nicht geleugnet, doch am Ende werden in hohem Maße physische Güter bewegt.
- 10] Vgl. Roland Berger, *Megatrends 2030*, 2. Weimarer Wirtschaftsforum, 2011, http://www.thueringen.de/imperia/md/content/tmwta/wirtschaft/07042011_megatrends_2030_weimarer_wiforum_short_d_final.pdf [Zugriff 20.05.2013]
- 11] Siehe Hamburger Weltwirtschaftsinstitut (HWWI), *Maritime Wirtschaft und Transportlogistik*, Band A: Perspektiven des maritimen Handels – Frachtschifffahrt und Hafenwirtschaft, 8.
- 12] Einen aktuellen und plastischen Überblick über die Situation liefert das bei der International Chamber of Commerce ICC angesiedelte International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB PRC), <http://www.icc-ccs.org/>. Die Zahlen nach <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/75315/umfrage/anzahl-der-piratenueberfaelle-weltweit-seit-2006/> [Zugriff 30.05.2013].
- 13] Siehe <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2013/04/11/ending-somali-piracy-will-need-on-shore-solutions-and-international-support-to-rebuild-somalia> [Zugriff 30.5.2013].
- 14] Zur Operation ATALANTA und den Schlussfolgerungen für die EU siehe Peter Roell, *Anti-Piracy and Anti-Terrorism in the Indian Ocean: Operation Atalanta and Europe's Contribution*, in: Lutz Feldt, Claas Knoop, Peter Roell, Ralph Thiele (Hrsg.), a.a.O., 22-35
- 15] Vgl. Bundespolizei, *Pirateriebericht 4/2012*, 8, http://www.bundespolizei.de/DE/02Schutz-und-Vorbeugung/Pirateriepraev/pirateriebericht_4_2012_pdf.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff 30.05.2013].
- 16] Siehe „Die eiserne Seidenstraße“, <http://www.iwkoeln.de/de/infodienste/iwd/archiv/beitrag/bahnverkehr-die-eiserne-seidenstrasse-87950> [Zugriff 05.06.2013]
- 17] Deutscher Bundestag, *Maritime Wertschöpfung von großer Bedeutung, Verkehr und Bau/Unterrichtung* - 25.08.2011, http://www.bundestag.de/presse/hib/2011_08/2011_328/01.html [Zugriff 20.05.2013]; zum folgenden ebenda.
- 18] Eigene Berechnungen nach http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-GI-11-001/EN/KS-GI-11-001-EN.PDF, 14-16.. Aufgrund der intraeuropäischen Produktionsverflechtungen ist hier eine Betrachtung auf der EU-Ebene sinnvoller. Man beachte auch, dass massive Verschiebungen nach Ostasien, v.a. China, zulasten Nordamerikas stattgefunden haben.
- 19] Siehe für Hamburg: Marco Görlinger, Silvia Stiller, Isabel Süner, HWWI, *Ökonomische Eckdaten und wirtschaftsstrukturelle Entwicklung in der Metropolregion Hamburg*, 2013, 10, http://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Studien/2013_02_26_Metropolregion_Hamburg.pdf; für Schleswig-Holstein siehe IHK Schleswig-Holstein, http://m.ihk-schleswig-holstein.de/news/SH_2030/4_wirtschaftliche_basis/1870334/4_4_maritime_wirtschaft.html; [jsessionid=88AEFAF3361B1490EBBD4F564319C2ED.repl1?view=mobile](http://www.iwkoeln.de/de/infodienste/iwd/archiv/beitrag/bahnverkehr-die-eiserne-seidenstrasse-87950) [Zugriff 21.05.2013]
- 20] Siehe: <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf> [Zugriff 14.05.2012].
- 21] Für einen Überblick über die EU-Politik siehe European Commission, *Mobility and Transport*, <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security/> [Zugriff 21.05.2013].
- 22] Zur Operation ATALANTA und den Schlussfolgerungen für die EU siehe Peter Roell, a.a.O., 22-35.
- 23] Siehe Verteidigungspolitische Richtlinien vom 27.5.2011 [[http://www.bmvg.de/resource/resource/MzEzNTM4MmUzMzMyMmUzMTM1MzMyZTM2MzEzMDMwMzAzMDMwMzAzMDY3NmY2ODMyNzU3OTY4NjYMDIwMjAyMDIw/Verteidigungspolitische%20Richtlinien%20\(27.05.11\).pdf](http://www.bmvg.de/resource/resource/MzEzNTM4MmUzMzMyMmUzMTM1MzMyZTM2MzEzMDMwMzAzMDMwMzAzMDY3NmY2ODMyNzU3OTY4NjYMDIwMjAyMDIw/Verteidigungspolitische%20Richtlinien%20(27.05.11).pdf)] [Zugriff 24.6.2013]. Ziel ist, die Bundeswehr in die Lage zu versetzen, zwei Einsätze in getrennten Gebieten und einen zusätzlichen maritimen Einsatz parallel und durchhaltefähig durchzuführen.
- 24] Kritisch hierzu Hajo Lippke, *Deutschland – Deutsche Marine – Strukturreform – Aber auf welcher Ebene?* <http://www.globaldefence.net/artikel-analysen/15477-deutschland-deutsche-marine-strukturreform-aber-auf-welcher-ebene.html> [Zugriff: 24.06.2013].
- 25] <http://zhidao.baidu.com/question/393447509.html>
- 26] Siehe für die Situation in Ost- und Südostasien auch Peter Hefe, Johanna Tensi, Benjamin Barth, *Rüstungsdynamik und Konfliktmanagement in Ost- und Südostasien*, KAS Auslandsinformationen 6|2012, 68-94.
- 27] Nach dem Titel des Buches von Euan Graham, *Japan's Sea Lane Security, 1940-2004: A Matter Of Life And Death?*, Abingdon 2006.
- 28] Siehe eindrucksvoll die beinahe hundertprozentigen Abhängigkeitsquoten für wichtige Güter in Hiroyuki Maekawa, *Japanese Shipping and Challenges for the Shipping Industry*, http://www.intertanko.com/upload/presentations/thu_0930-1015_maekawa09514rev6.pdf [Zugriff 21.05.2013]
- 29] Dieser ökologische Aspekt fehlt nach Ansicht des Autors in Lutz Feldt, Carlo Masala, Hans-Joachim Stricker und Konstantinos Tsetsos, *Kein Land in Sicht*, a.a.O.
- 30] <http://www.ptj.de/meeresforschung> [Zugriff 15.05.2013]
- 31] Der Text der Erklärung von Limassol unter: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_de.pdf [Zugriff 05.06.2013]
- 32] Dies betonen auch Lutz Feldt, Carlo Masala, Hans-Joachim Stricker und Konstantinos Tsetsos, a.a.O.
- 33] Siehe <http://www.asw-online.de> [Zugriff 05.06.2013].
- 34] Siehe *Globale Lieferketten, Nordkorea gefährdet das globale Getriebe*, Handelsblatt vom 05.04.2013, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-dienstleister/globale-lieferketten-riesiger-nachholbedarf-bei-gefahrenanalyse/8018064-3.html> [Zugriff 21.05.2013].
- 35] Thomas Papenroth hat schon 2004 von der „Neuentwicklung der Deutschen Marine“ gesprochen, in: *Die Zukunft der Deutschen Marine*, Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr, SWP-Studie, S 17, 2004, 27; <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-262983> [Zugriff 05.06.2013]
- 36] Siehe hierzu auch Lutz Feldt, Claas Knoop, Peter Roell, Ralph Thiele (Hrsg.), a.a.O.
- 37] Zu verteidigungspolitischen Aspekten siehe jüngst auch Carlo Masala/Konstantinos Tsetsos, *Die maritime Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union und Deutschlands im 21. Jahrhundert*, *Maritime Sicherheit der Europäischen Union (MAREU)*, 2013 (ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, 229/Mai 2013).
- 38] Siehe zur aktuellen Diskussion Angela Borgwardt, *Die Zukunft der Polizei in Deutschland*, Dokumentation zur Fachtagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 17. Oktober 2011 Friedrich-Ebert-Stiftung, Forum Berlin, 20ff.; Artikel 6, Bundespolizeigesetz.
- 39] Siehe für einen Überblick die Ergebnisse des ersten maritimen Umweltgipfels gmec – global maritime environmental congress im Jahr 2010 in Hamburg; <http://www.ee-news.ch/de/erneuerbare/article/20150/schiff-und-hafen-gemeinsam-zu-einer-besseren-oekobilanz> [Zugriff 05.06.2013].
- 40] Mit Blick auf die (noch zu beweisenden) Erfolge etwa der chinesischen „Entwicklungspolitik“ wird in den letzten Jahren wieder die Bedeutung der materiellen Infrastruktur für Entwicklungsländer betont. Dieses Argument ist nach Ansicht des Autors höchst kurzschlüssig.