

Maritime Sicherheitspolitik im 21. Jahrhundert

AUFGABEN UND HERAUSFORDERUNGEN

Es gilt das gesprochene Wort!

Das Thema „Maritime Sicherheit“ wird in unserer Gesellschaft eher stiefmütterlich behandelt.

„Maritime Sicherheit“ zielt auf alle außen- und sicherheitspolitischen Themen und Herausforderungen, sie umfasst die staatliche Kontrolle sämtlicher Bereiche der Nutzung der See, von Wissenschaft und Forschung über Fischerei und Seeverkehr bis hin zu militärischer Sicherheit.

Dies entspricht dem englischen Begriff „security“, im Gegensatz zu „safety“, das sich um Sicherheit im Sinne von Unfallverhütung dreht. Und mit dem Begriff „maritim“ sind alle Themen der See und der Schifffahrt eingeschlossen, nicht nur die der Seestreitkräfte, was dem englischen „naval“ entsprechen würde. Leider haben wir im Deutschen diese einfachen sprachlichen Unterschiede nicht.

Ich möchte Ihnen heute mit meinem Vortrag einige Aspekte dieses komplexen Themas näher bringen: Was bedeutet „Maritime Sicherheit“, wo stehen wir heute, wo wollen, ja, wo müssen wir in der Weltgemeinschaft hin?

Auch wenn in den letzten Jahren maritime Themen und damit auch maritime Sicherheit mehr und mehr Beachtung finden, bleiben wir Deutschen in unserem Denken kontinental geprägt. Das Meer dient in den Köpfen des Durchschnittsbürgers eher als Urlaubsziel am Strand, als Segelrevier oder als Medium für Kreuzfahrten. Beispielhaft und mit

Schmunzeln erinnern wir uns an eine Geschichte von Manfred Rommel, dem gerade verstorbenen ehemaligen Stuttgarter Oberbürgermeister, in einem Aufsatz mit dem Titel "Verengte Sicht" schildert er wie ein Mann sich in einer Buchhandlung in Stuttgart einen Globus zeigen lässt. Er fragt den Verkäufer: Was ist denn da alles drauf? Dieser antwortet: die ganze Welt! Der Mann: das brauche ich eigentlich nicht, für mich würde ein Globus von Württemberg ausreichen.

Maritime und globale Fakten und Entwicklungen

Diese Unterstellung greift natürlich viel zu kurz und steht in starkem Gegensatz zu der Aussage einiger, dass das 21. Jahrhundert ein Maritimes Jahrhundert sei.

Ökonomisch lässt sich das relativ einfach ableiten:

Unsere heutige Welt ist eine globalisierte Welt, und Globalisierung handelt von Strömen an Gütern, Menschen, Informationen, Energie und Finanzen.

Die Handelsrouten der Weltmeere sind die Hauptschlagadern dieser Globalisierung.

Über 95% des weltweiten Ferngüterhandels werden über den Seeweg abgewickelt. Daraus folgt, dass der Welthandel von sicheren Seewegen abhängig ist, wobei man zur Kenntnis nehmen muss, dass sich diese Güter durch eine Handvoll äußerst verwundbarer Meerengen zwängen müssen:

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTS DAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

- Durch die Straße von Hormuz,
- die Bab el-Mandeb-Passage zwischen dem Golf von Aden und dem Roten Meer,
- den Bosphorus,
- den Suezkanal,
- die Straße von Malakka,
- den Panamakanal,

aber auch durch den Englischen Kanal, die Deutsche Bucht und die Kadetrinne in der Ostsee mit über 46 000 Passagen pro Jahr.

Und, je nach Lage dieser Nadelöhre haben wir es daher auch mit Herausforderungen durch Piraterie, Terrorismus oder sicherer Navigation zu tun.

Ich glaube es wird deutlich, dass die Sicherheit der Handelswege und maritimen logistischen Ketten zum Wesenskern der Globalisierung gehören, die - wie der US Ökonom Paul Krugmann beobachtet hat - ohne Containerschiffahrt nicht denkbar wäre. Und auch die Erholungs- und Kreuzschiffahrtindustrie ist mit einem Umsatz von 2,4 Mrd Euro bei den Hochseekreuzfahrten das Segment der Touristikbranche, das ein ungebremstes Wachstum vorweisen kann.

Wieweit ist unser Land, die Bundesrepublik Deutschland davon betroffen?

Die Sicherheit der Welt und deutsche Sicherheit sind untrennbar miteinander verknüpft.

Ein Viertel der in Deutschland benötigten Waren kommen über die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee ins Land. Über die deutschen Seehäfen wurden 2011 insgesamt 249,5 Mio. t an Waren abgewickelt. Nicht mit eingerechnet ist hierbei der Anteil des deutschen Außenhandelsvolumens, der in ausländischen Seehäfen (z.B. Marseille/Lavera, Genua oder Rotterdam) bewältigt wird und über Straße, Schiene, Binnenschiff oder Pipeline transportiert wird. 95% des deutschen Interkontinentalhandels werden über Seehäfen abgewickelt. Wert-

mäßig belief sich 2011 der Anteil des seewärtigen Außenhandels auf 437,2 Mrd. EUR oder 22,2% des deutschen Außenhandelswertes.

Wir haben uns in den vergangenen Jahren stetig zu einer maritimen Macht entwickelt, ökonomisch, nicht militärisch. (Auf der Bühne geraten wir eher weiter ins Abseits.) Nach Griechenland und Japan ist die Bundesrepublik Deutschland mit 3794 Handelsschiffen mittlerweile die weltweit drittgrößte Schifffahrtsnation - und bei den eben erwähnten Containerschiffen belegten die deutschen Reeder 2011 mit über 1803 Schiffen über 1000 BRZ sogar Platz 1 bei einem Außenhandelsumsatz von mehr als einer Billion Euro. In der deutschen maritimen Wirtschaft sind etwa 400 000 Personen beschäftigt, die Wertschöpfung dieses Sektors beträgt ca. 85 Mrd. Euro.

Ein weiteres Thema gehört noch dazu:

Vier Fünftel der europäischen Öl- und Erdgasproduktion stammen aus der Nordsee, dem Mittelmeer und der Adria, tausende Kilometer Leitung dieser lebensnotwendigen Energieversorgung für Europa und für Deutschland liegen am Meeresboden. Der Ausbau der Windkraftfelder in Küstennähe schreitet stetig voran. Die Europäische Union und damit auch Deutschland wären von Störungen dieser Lebensadern auf See unmittelbar betroffen.

Blicken wir in die Zukunft und sehen uns einmal die 5 Herausforderungen an, mit denen die Menschheit voraussichtlich in diesem Jahrhundert konfrontiert ist: Wir erkennen schon jetzt und nicht nur am Horizont die Themen

- Nachhaltige Wirtschafts- und Finanzpolitik
- Menschenrechte, Rechtsstaatlichkeit und gute Regierungsführung
- Globaler Umwelt-, Ressourcen- und Klimaschutz
- Bevölkerungspolitik und Armutsbekämpfung sowie

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

• Frieden und Sicherheit einschließlich freier und sicherer Handels- und Seewege

All diese Herausforderungen sind global und sie haben direkt oder indirekt mit Maritimer Sicherheit zu tun. Wie das?

Man kann zu diesen Themen fünf beachtenswerte Tendenzen identifizieren.

1. ist zunächst einmal festzustellen, dass 70% der Erdoberfläche aus Wasser bestehen, aber 80 % der heutigen Weltbevölkerung innerhalb eines 100 km breiten Streifens von der Küste leben. Das weltweite Bevölkerungswachstum wird weiter anhalten und die Weltbevölkerung soll bis 2035 von heute 7,1 auf 9 Milliarden Menschen anwachsen.

Die Wanderungs- oder Siedlungsbewegung Richtung Küste wird weiter anhalten.

Für 2035 wird prognostiziert, dass dann 90 % der Weltbevölkerung in einem 150 km breiten Streifen vom Meer leben werden.

2. Die Tendenz zu Megacities hält an. Ich nenne hier nur Shanghai, Mumbai, Singapur, New York und Istanbul als Beispiele. Alle liegen am Wasser mit bedeutenden Häfen für den Welthandel.

3. Die Bedeutung der Ozeane als Nahrungsquelle wird zunehmen. Damit wird das Interesse aller Küstenstaaten an Fischerei und anderen Möglichkeiten der Nahrungsgewinnung aus dem Meer steigen. Dieses gilt sowohl für den Schutz der Schätze innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone als auch für Ansprüche jenseits dieser Grenze.

4. Der Klimawandel wird gravierende maritime Folgen haben.

Der Meeresspiegel steigt, Inseln verschwinden, Küstenlinien und Basislinien verändern sich. Dieses wird Auswirkungen auf die Festlegung von Hoheitsgewässern und Wirtschaftszonen haben. Es gibt durchaus ernst zu nehmende Vorschläge, Hoheitsgewässer, Küstenlinien und Grenzen der Wirtschaftszonen mit ihrem heutigen Verlauf festzu-

schreiben, um internationalen Rechtsfrieden zu wahren.

5. Der Bedarf an Rohstoffen wird weiter steigen. Dabei wird die Tatsache, dass besonders wertvolle Rohstoffe und seltene Erden auf und im Meeresboden vorkommen, eine besondere Rolle spielen. Die am Meeresboden liegenden Metallerze sind ein Beispiel, aber es geht inzwischen um wesentlich mehr, wie Gashydrate und genetische Rohstoffe. Denken Sie an die vermuteten Rohstoffe im Pazifik, im südchinesischen Meer oder auch in der Arktis: Chinesen, die vor der japanischen Botschaft "Tod den Japanern!" rufen, geht es sicherlich nicht um einige unbewohnte Inseln. Der wahre Grund liegt natürlich tiefer - unter der Meeresoberfläche und am Meeresgrunde.

Russland setzt in der Arktis auf dem Meeresboden am Nordpol seine Flagge, diese Geste ist ein deutliches Signal des russischen Anspruches auf Bodenschätze in der Arktis.

Viele Nationen positionieren sich heute schon zur Sicherung dieser Rohstoffe. Die Lage in den einzelnen ausschließlichen Wirtschaftszonen ist unstrittig, aber in 60 % der Ozeane, die als Tiefsee gelten, müssen Forschung und Abbau in einem internationalen Rechtsregime geregelt werden.

Im Äquatorialen Nord-Ostpazifik wurde interessierten Nationen große Gebiete zugewiesen, in denen nach einer fünfzehnjährigen Forschungsphase eine Abbauphase der dort entdeckten Rohstoffe beginnen kann.

Soweit zu einigen der heute vorliegenden maritimen Tatsachen und erkennbaren Entwicklungen und Tendenzen auf unserem Globus.

Es ist sicherlich erkennbar gerechtfertigt zu sagen, dass sie direkte Auswirkungen auf die maritime Sicherheitsvorsorge haben.

Die See mit unseren Seewegen muss nachhaltig geschützt werden. Zahlreiche nicht-staatliche Akteure wie Piraten, Terroristen und Kriminelle, aber auch politische Spannungen zwischen Anrainerstaaten, sowie

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

Großschadensereignisse gefährden Menschen, Umwelt, Ressourcen, Handel über See und Energiezufuhr. Damit gefährden sie auch die Bevölkerung an Land, nicht nur die der direkten Küstenstaaten.

Die Notwendigkeit des Schutzes der Seeschifffahrt vor Piraterie ist in den vergangenen Jahren auch in unserem Lande den meisten Menschen klar geworden:

Zwar hat die Zahl der Piratenangriffe auf die internationale Seeschifffahrt den niedrigsten Stand seit sieben Jahren erreicht, wie das Internationale Schifffahrtbüro (IMB) mitteilt. Gleichwohl ist die Gefahr solcher Überfälle vor den Küsten Ost- und Westafrikas nach wie vor sehr groß. Gestiegen ist nach IMB-Angaben die Zahl der Piratenangriffe im Golf von Guinea, mit weiter steigender Tendenz.

Insgesamt wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 188 Piratenangriffe registriert, im gleichen Zeitraum des Vorjahres waren es noch 233, die Zahl der Geiselnahmen sank im selben Zeitraum von 458 auf 266. Dies dürfte in erster Linie dem drastischen Rückgang der Zahl der Angriffe vor Somalia zu verdanken sein: Waren es in den ersten drei Quartalen 2012 noch 70 Fälle, so waren es in diesem Jahr nur noch 10. Ursachen dafür seien der andauernde Einsatz von internationalen Marinestreitkräften und externe Sicherheitskräfte an Bord.

Außerdem wurden in den USA und auch in Hamburg Piraten zu teilweise langen Haftstrafen verurteilt. Operationen und Mandate der Seestreitkräfte wurden mehrfach angepasst und verbessert.

All dies hat zu mehr Sicherheit auf dem mit über 33 000 jährlichen Schiffspassagen stark befahrenen Handelsweg im Golf von Aden beigetragen.

Die große Unbekannte der Piraterie sind allerdings weiterhin die Hintermänner. Hier bleibt noch ein weites Feld für die Geheimdienste und Kriminologen der Welt.

Denn Piraterie lohnt sich - nur nicht für Piraten: Aus der am 04.11. veröffentlichten Studie "Pirate Trails" von Weltbank, UNO

und Interpol geht hervor, dass in den Jahren 2005 - 2012 450 Mio. US \$ Lösegeld an Piraten gezahlt wurden. Weniger als 0,1 Prozent des Lösegelds landet laut Studienergebnis bei den Piraten selbst. Bis zu 75 Prozent des Lösegelds gehe an die Hintermänner, die davon Waffen-, Drogen- und Menschenhandel sowie Milizen finanzierten. Der Rest des Erpressergeldes würde für die Versorgung der Piraten an Bord ausgegeben. Jährlich entsteht durch die Überfälle ein weltwirtschaftlicher Schaden von rund 18 Milliarden Dollar. Die Studie beruft sich auf die Befragung von aktuellen und früheren Piraten, ihren Hinter- und Mittelsmännern und Regierungsbeamten und untersucht einen Zeitraum von 8 Jahren.

Die Gefahr des Terrorismus auf See spielt in unseren Köpfen noch eine eher geringe Rolle, obwohl bereits einzelne Pläne bei verschiedenen heutigen Terrorgruppen aufgetaucht sind. Kaum jemand erinnert sich noch an den Überfall von Terroristen auf das Passagierschiff Achille Lauro 1985 im Mittelmeer oder an den Sprengstoffangriff auf den französischen Großtanker Limburg vor der Küste des Oman 2002. Das ist meines Erachtens fahrlässig, denn die Entführung eines Kreuzfahrtschiffes mit 5000 Menschen an Bord oder dessen Versenkung à la 9/11 wäre eine Katastrophe ohnegleichen. Gleiches gilt für gezielt herbeigeführte Umweltkatastrophen, z. B. durch Versenkung eines voll beladenen Tankers oder der Angriff auf eine Bohrinsel.

In den vergangenen 12 Monaten ist 32000 Menschen die illegale Migration über See nach Europa gelungen. Nach den tragischen Ereignissen, die am 3. Oktober d. J. vor der Küste Lampedusas in Italien den Tod von mindestens 364 Menschen forderten, müssen nun Sofortmaßnahmen ergriffen werden, die geeignet sind, den weiteren Verlust von Leben zu vermeiden. Ein sehr komplexes Problem, das hier nicht weiter behandelt werden kann und dessen Ursachen in erster Linie an Land bekämpft werden müssen, deren Auswirkungen aber sehr wohl die maritime Sicherheit betreffen, zum Beispiel den weiteren Ausbau der Grenzüberwachungsagenturen, der Aufklärung, der Grenzkontrolltruppen und der Such- und Rettungs-

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

dienste. Das kostet Ressourcen und darf nicht zu Lasten anderer Stellen der Maritimen Sicherheit gehen. Migration über See ist ein weltweites Problem, für Europa ebenso wie für Australien, die USA oder für Südafrika. Es wird in der Zukunft darauf ankommen, weltweit geltende Regeln und Maßnahmen zu ergreifen, um dieser Thematik gerecht zu werden.

Illegale Migration geht meist auch mit organisierter Kriminalität einher oder ist als Menschenhandel ein Teil von ihr, besonders in den Anrainerstaaten des Mittelmeers. Sie stellt eine Schattenwirtschaft von mittlerweile mehr als einer Milliarde Euro dar. Andere Zweige der organisierten Kriminalität auf See sind Rauschgifthandel und Proliferation. Vor genau zwei Wochen wurde noch ein Schiff mit großen Mengen an Waffen und Munition von der griechischen Küstenwache aufgebracht. Die Behörden vermuten illegalen Waffenhandel, möglicherweise für Syrien. Nach ersten Informationen seien an Bord des unter der Flagge Sierra Leone fahrenden Frachters mehr als 20 000 Kalaschnikow-Sturmgewehre gefunden worden. Auch hier sind Grenzüberwachung, Grenzkontrollen und ein koordiniertes Seelagebild mit sicheren Schnittstellen zu Aufklärungserkenntnissen an Land unumgänglich

Das Thema Umweltverschmutzung wird künftig einen größeren Raum für die Maritime Sicherheit im Sinne von Security und Safety einnehmen müssen: Überwachungsmaßnahmen der Schifffahrt gegen kriminelle Umweltverschmutzung müssen ebenso international koordiniert werden, wie technologisch und ausbildungsmäßig alles getan werden muss, um Großschadensereignisse wie Deepwater Horizon im Golf von Mexiko 2010 oder die schreckliche Havarie der Costa Concordia abzuwenden.

Dazu gehören auch die Themen Artenschutz gegen Umweltverschmutzung, Überfischung der Meere und Schutz der Fischereirechte.

.Auch der bereits erwähnte Klima- und Umweltwandel wird Konsequenzen für die Meere haben und sollte uns jetzt schon Vorsorge treffen lassen. Welchen Ozean wollen wir unseren nachfolgenden Generationen über-

geben? Den Ozean als Müllkippe mit riesigen Plastikfeldern, so groß wie das Saarland? Den Ozean als Freizeit- und Erholungsgebiet? Den Ozean als Lieferant von Ernährung und Energie? Den Ozean als Abaugebiet seltener Rohstoffe für Medizin und Kosmetikindustrie? Es drohen auch Konsequenzen, die erst auf den zweiten Blick deutlich werden.

Ein steigender Meeresspiegel hat letztlich nicht nur das Verschwinden von Küstenregionen und Inseln zur Folge, sondern wird damit auch zu Veränderungen von Seewegen, Basislinien, Hoheitsgewässern und Wirtschaftszonen führen. Einen Plan zu entwickeln, wie man damit umgehen will, ist auch aus Gründen von Rechtssicherheit jetzt geboten und sollte nicht der ferneren Zukunft überlassen bleiben.

Auch die, vielleicht als Folge des Klimawandels, ansteigende Zahl und zunehmende Heftigkeit von Wirbelstürmen wird die Nutzung der Meere verändern und verlangt nach intensiver Forschung, weitreichenden Vorhersagen und sicherem Schutz für Menschen an Land sowie Schiffe und Einrichtungen auf See. Die schrecklichen Bilder von Taifun „Haiyan“ haben wir alle noch deutlich vor Augen. Wirbelstürme entstehen bei einer Wassertemperatur ab 26°. Steigt die Temperatur nur um 1/10 Grad, hat das einen exponentiellen Anstieg der Heftigkeit eines solchen Wirbelsturms zur Folge.

Auch der Abbau von Bodenschätzen auf See birgt Konflikte und Streitigkeiten. Nach Jahren der relativen Ruhe war 2012 ein Jahr von besonderer Aktivität im Offshore Bereich. Nicht nur die Aktivitäten in der Arktis und Verhandlungen um die Nutzung der Antarktis seien hier besonders genannt, sondern auch die Zuteilung von Gebieten zur Tiefseerforschung. In diesem Jahr wurden mehreren Nationen große Gebiete zur Tiefseerforschung im Pazifik zugeteilt. Exekutive, Legislative und Wirtschaft dieser Nationen sind aufgerufen, sich darauf vorzubereiten, ihre Interessen in und an diesen Gebieten deutlich zu machen, da einer 15 jährigen Forschungsphase, wie gesagt, eine Förder- bzw. Abbauphase folgen soll. Auch Deutschland wird noch vor Jahresende ein

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

2. Forschungsfeld im Indik beantragen. Diese Claims müssen auch geschützt werden, ein weiterer Baustein für maritime Sicherheit.

Last but not least bedeuten auch politische Spannungen und Kriege zwischen Küstenstaaten eine Bedrohung für die freie Nutzung der See. Ich kann mich noch gut an die Diskussionen in unserem Land während der Golfkriege erinnern, als Minen im Golf auftauchten und für unsere Tanker eine erhebliche Gefahr darstellten. Teile unserer Bevölkerung meinten dazu einfach lapidar: „Dann sollen unsere Schiffe da eben nicht mehr entlangfahren“. Für mich ein falsch verstandener Begriff von Freiheit und freier Nutzung der Hohen See, der glücklicherweise nicht Schule gemacht hat.

Soweit einige allgemeinen Gedanken zur notwendigen Vorsorge heute für eine sichere Nutzung der See in der Zukunft.

Sachstand der Maritimen Sicherheitspolitik in Deutschland und Europa

Wo stehen wir in Deutschland und Europa konkret mit unserer Politik der Maritimen Sicherheit? Wird die starke politische, ökonomische und ökologische Abhängigkeit von Politikern und Bürgern klar und ausreichend erkannt und berücksichtigt? Ich glaube: Nein, im Gegenteil. Es ist eher Desinteresse oder, wie selbst in der Seefahrernation England bemängelt wird, Sea Blindness, Blindheit, festzustellen. Maritime Fragen genießen weder in Deutschland noch in Europa besondere Aufmerksamkeit, es herrscht ein mangelndes maritimes Bewusstsein. Es ist für den gesamten maritimen Bereich besonders schwer, Ereignisse und Bilder von See an Land zu transportieren, um damit maritime Vorgänge Bürgern, Politikern und Medien nachvollziehbar und verständlich zu machen. Daher müssen Reeder, maritime Wirtschaft, Marinen und andere maritime Institutionen immer wieder besondere Anstrengungen unternehmen, diesem Faktor entgegenzuwirken, um für ihre Anliegen Interesse zu wecken bzw. zu erhalten.

Die NATO hat sich im Jahr 2011 eine neue Alliance Maritime Strategy (AMS) gegeben.

Dieser Umstand allein ist schon bemerkenswert und trägt den besonderen sicherheitspolitischen Herausforderungen im maritimen Bereich Rechnung. Ein Ziel der AMS ist es, die „Maritime Domain Awareness“ in allen relevanten maritimen Bereichen zu steigern. Dazu ist auch ein wesentlich weiter gefasster Informationsaustausch mit einer großen Zahl von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren erforderlich und von der Allianz gewollt.

In der EU wird in einer Kommission immerhin an einer maritimen Strategie gearbeitet, ein Schritt in die richtige Richtung.

In Deutschland fehlt bisher jedes Anzeichen, der hohen Bedeutung maritimer Belange für die Außen- und Sicherheitspolitik durch die Herausgabe einer solchen maritimen Strategie Rechnung zu tragen, obwohl die Anregungen von EU und Nato den Startimpuls dazu gegeben haben könnten. Mit Strategiepapieren, die weit in die Zukunft reichen, tut sich unsere Politik aber immer schwer: Insider wissen, wie viele Jahre der Entstehungsgang des letzten „Weißbuch zur Sicherheitspolitik Deutschlands“ der Bundesregierung gebraucht hat: 12 Jahre, und sie ist beileibe nicht als Strategie zu bezeichnen. Maritime Sicherheit wird dort auch nur eher beiläufig erwähnt. Dies ist sicherlich teilweise der Zersplitterung der Zuständigkeiten der verschiedenen Ressorts und Behörden geschuldet, und mit genau diesem Problem haben wir es auch in Bezug auf die Maritime Sicherheit zu tun:

- Das Wirtschaftsministerium zeichnet für Angelegenheiten der Handelsschifffahrt
- Das Landwirtschaftsministerium ist für den Fischereischutz zuständig
- Das Finanzministerium regelt Zollfragen
- Das Bundesministerium des Inneren ist für den Schutz der Seegrenzen zuständig
- Das Umweltministerium ist für den Schutz der Küstenmeere verantwortlich, und
- das Verteidigungsministerium?

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

- Es spielt bei dem Konzert selten mit wie die Pauke im Sinfonieorchester des 18. Jahrhundert, denn es hat auf der Hohen See nur Befugnisse ohne Polizeigewalt.

Zu den Ministerien kommen die zuständigen nachgeordneten Behörden wie das Havariekommando, die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, die Wasserschutzpolizei oder die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, um nur einige aufzuzählen. Ein maritimes Sicherheitszentrum wurde zwar geschaffen, damit die Arbeit aller zuständigen Behörden dort koordiniert werden soll, ohne dass diese allerdings ihre Zuständigkeiten verlieren. Ein Kompromiss, der auf dem Papier schön aussehen mag, aber in der Praxis nicht die erforderliche Führungskompetenz hat. Rechtliche Fragen sind weiterhin offen, Zuständigkeiten überschneiden sich und erforderliche Spezialfähigkeiten fehlen oder sind doppelt abgebildet. Die Gründung einer nationalen Küstenwache wurde zwar 2009 im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP vereinbart, lässt aber nach wie vor auf sich warten.

Handlungsfelder der Zukunft

Es gibt also viel zu tun, um unsere maritimen Belange in der Zukunft zu stärken und sicherer zu machen.

Eine weltweite Koordinierung aller Aktivitäten und Regelungen für mehr maritime Sicherheit wäre sicherlich wünschenswert, ist aber aufgrund vieler divergierender und konkurrierender Interessen utopisch. Seevölkerrecht und Seehandelsrecht sind jedoch heute schon Grundlagen, auf denen man aufbauen kann.

Blicken wir also in erster Linie nach Deutschland und Europa, was können wir tun?

Am Anfang aller Maßnahmen muss ein koordiniertes Lagebild stehen. Ein positives Beispiel ist das „Virtual Regional Maritime Traffic Centre“ das im Mittelmeer und im Schwarzen Meer den Seeverkehr überwacht. Hier wirken 29 Staaten zusammen, um relevante Informationen über alle Schiffe über 300 BRT in einem gemeinsamen La-

gebild zusammenzufassen und so frühzeitig illegalen Waffen- und Rauschgifthandel, illegale Migration und Terrorismus zu erkennen. Ein erster Schritt, der weiter auszubauen ist. Es müssen aber dringend künftig auch Schiffe unter 300 BRT erfasst werden, denn kriminelle Akteure nutzen vorwiegend solche kleinen Boote. Die Zusammenarbeit darf sich dann auch nicht auf das Lagebild oder technische Fragen beschränken, es muss in koordinierte Führung und ggf. Bekämpfung münden, die von einer maritimen europäischen Strategie unterlegt ist, an deren Ende eine gemeinsame europäische Küstenwache stehen sollte. Es gibt dafür schon ein europäisches Coast Guard Forum (ECGF), in dem die Aktivitäten der einzelnen EU Staaten heute bereits koordiniert werden. Auch wurde ein Forum der Spezialeinheiten der Polizei der EU, ATLAS, gegründet, das sich momentan noch auf administrative und technische Fragen und ein gemeinsames Lagebild beschränkt. Hier haben wir es mit einem guten Beispiel für einen erfolgreichen bottom up approach zu tun. Das ECGF konnte sich bereits im aktuellen Fall der MS Flaminia bewähren und irritierende Entscheidungen einiger europäischer Küstenstaaten im wahrsten Sinne des Wortes umschiffen.

In Deutschland wurde ein „Koordinierungsverbund Küstenwache“ von der Polizei der Länder, dem Zoll, dem Fischereischutz und dem Umweltschutz gegründet, das ist momentan noch ein mehr administrativer Akt, der dringend als durchsetzungsfähige Institution weiter ausgebaut werden muss.

Die Zusammenarbeit bei der Bekämpfung der Piraterie ist ein gutes Beispiel für koordiniertes internationales Handeln, sowohl was das Lagebild angeht, als auch die Bekämpfung. Hier dürfen wir aber nicht nachlassen, sondern müssen weltweit die Hotspots der Piraterie im Auge behalten und rechtzeitig einschreiten. National brauchen wir klare Rechtssicherheit für unsere beteiligten Einheiten und ihre Kommandanten, und natürlich auch die erforderlichen schwimmenden und fliegenden Einheiten mit den entsprechenden Fähigkeiten.

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

Für eine wirksamere Bekämpfung von Kriminalität im Seefrachtverkehr könnte man Anleihen aus dem Bereich des internationalen Flugverkehrs nehmen: mehr Ehrlichkeit und Genauigkeit beim Erstellen und Kontrollieren der Frachtpapiere wäre vielleicht ein Beitrag zu mehr Sicherheit auf den Seewegen, denn Unglücke mit Containerschiffen haben gezeigt, dass Container häufig mit anderen Inhalten, nicht nur Schmuggelware, sondern eben auch Gefahrstoffen, beladen waren als in den Frachtpapieren angegeben. Bestehende Vorschriften sind besser umzusetzen, um das Sicherheitsinteresse von Öffentlichkeit und Wirtschaft zu erfüllen.

Für den Schutz der Umwelt wird in Europa und besonders in Deutschland bereits viel getan:

Am 15. Juli 2008 ist die Europäische Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSRL) in Kraft getreten. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um spätestens bis zum Jahr 2020 einen guten Zustand (?) der Meeresumwelt zu erreichen oder zu erhalten und vorrangig anzustreben, seinen Schutz und seine Erhaltung auf Dauer zu gewährleisten und eine künftige Verschlechterung zu vermeiden. Mit der MSRL wird erstmals ein einheitlicher Ordnungsrahmen für den Umweltzustand der Meeresgewässer der Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorgegeben. Dem Integrationsprinzip folgend, soll sie unter anderem die Einbeziehung von Umweltanliegen in alle maßgeblichen Politikbereiche fördern. Gleichzeitig stellt die MSRL die Umweltsäule der Europäischen Integrierten Meerespolitik dar. Dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, fordert alle Akteure aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und jeden Einzelnen in der Gesellschaft heraus.

Dieser Ansatz sollte Schule machen für die Meerespolitik auf der ganzen Welt, und er muss voran getrieben werden. Deutsche Wissenschaftler z.B. aus dem Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung, GEOMAR, Geesthacht, Cluster of Excellence, sind stets an der Spitze der weltweiten Forschung zu finden.

Unsere Marinestreitkräfte spielen also zunächst noch eine untergeordnete Rolle im Konzert der „Maritime Security“, denn, wie gesagt, sie haben keine Polizeiaufgaben. Wir sollten uns aber sehr wohl die Frage stellen, ob denn nicht in den Bereichen, wo die Polizeiorgane keine Fähigkeiten zur Bekämpfung von Kriminalität, Piraterie oder Terrorismus haben, solche übertragen werden können. Die Alternative wäre, Fähigkeiten doppelt abzubilden. Wollen und können wir uns das finanziell leisten? Oder wollen wir ganz auf die Bekämpfung verzichten?

Marinestreitkräfte kommen erst dann zum Tragen, wenn politische Spannungen und Kriege zwischen Küstenstaaten eine Bedrohung für die freie Nutzung der See darstellen und unsere Sicherheit gefährden. Ein Blick in die Struktur unserer Streitkräfte zeigt, dass Deutschland sich immer noch mehr als Landmacht versteht. Auch die jüngste und noch nicht abgeschlossene Reform ändert nichts daran. 50 schwimmende Einheiten, 30 Hubschrauber und acht Seefernaufklärer sind die Zielgröße für unsere Marine, das ist einfach nicht ausreichend um alle Aufgaben zu erfüllen. Dies geht freilich allen europäischen Marinen so oder so ähnlich: Die große Royal Navy, die vor einigen Jahren noch fast 50 Zerstörer und Fregatten auf den Weltmeeren hatte, zählt heute nur noch 19 dieser Schiffe, Frankreich, die Niederlande, Italien, alle reduzieren aus finanziellen Zwängen heraus ihre Flotten. Maritime Sicherheitsaufgaben dieser Kräfte bleiben damit mehr und mehr auf der Strecke. Eine Lösung des Problems sehe ich nur in einem weit greifenden Zusammenschluss der Aufgaben, an deren Ende eine gemeinsame European Navy und eine gemeinsame Europäische Armee stehen. Warum betreiben wir nicht längst gemeinsam einen europäischen Flugzeugträger, denn einen solchen kann sich inzwischen keine europäische Marine mehr allein leisten. Frankreich und Großbritannien sind deutliches Beispiel dafür.

Das ist meine Vision, vielleicht nur ein Traum. Spätestens die Finanzen werden uns dazu zwingen, Souveränitätsrechte abzugeben und viel enger zusammen zu wachsen, als das heute in der Gesellschaft vorstellbar

Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.

POTSDAM

HENNING BESS

27. November 2013

www.kas.de

www.kas.de/potsdam

ist. Solange sollten wir nicht warten, sondern vorher eine gemeinsame verteidigungspolitische Strategie entwickeln und vorantreiben. Die maritime Dimension bekäme dort ihren Platz, der ihr gebührt.

Im nationalen Bereich von maritimer Sicherheitspolitik könnte ein vernetzter Ansatz über alle Ressorts hinweg der Erfolg versprechende Weg sein. Sollte man nicht, statt über die Schaffung eines „Integrationsministeriums“ nachzudenken, ein Ministerium für Schifffahrt und maritime Angelegenheiten“ ins Auge fassen? Damit wären alle Aufgaben unter einem Dach zu bündeln, Redundanzen vermieden, Geld gespart und der Bedeutung der See für unser Land Rechnung getragen.

Dass die längst überfällige Bildung der nationalen Küstenwache endlich kommen muss, kann man nur gebetsmühlenartig wiederholen.

Zusammenfassung

Deutschland muss nicht nur wegen seiner Abhängigkeit von der See auf sicherheitspolitischem, ökonomischen und wissenschaftlichen Sektor alle Schritte unternehmen, damit Risiken nicht zu Bedrohungen werden. Wirtschaft und Wissenschaft müssen maritime Sicherheitserfordernisse gegenüber der Politik artikulieren, die politische Führung muss initiieren, dass Kompetenzen dafür geschaffen und durchgesetzt werden. Bestehende Initiativen mit der EU und unseren Verbündeten müssen weiter ausgebaut und vertieft werden. Letztlich ist Maritime Sicherheit damit ein Prozess und Ergebnis von Good Governance.

In einem einschlägigen Artikel in der FAZ vom 2. April des Jahres heißt es:

„[In Deutschland und Europa] muss jedoch zunächst die vorherrschende politische Seeblindheit überwunden werden. Das gesellschaftliche Bewusstsein für die maritime Dimension des deutschen wie des europäischen Wohlstands sowie deutscher und europäischer Sicherheit muss gestärkt werden - eine politische Aufgabe, die es über parteipolitische Befindlichkeiten und behördli-

ches Kompetenzgerangel hinweg zu bewältigen gilt...Wenn man Meer nicht versteht, ist kein Land in Sicht.“