

Jörk Reschke

# Seestrategie, maritime Macht und Piraterie

## Die asymmetrische Bedrohung ist auch auf See angelangt

Die Thematik erscheint auf den ersten Blick ungewöhnlich, aber angesichts der brutalen Piraterie am Horn von Afrika nimmt sie schnell Konturen an. Vor diesem aktuellen Hintergrund soll untersucht werden, wie das klassische seestrategische Instrumentarium für die Lage am Horn von Afrika Anwendung finden kann. Einer vergleichenden Analyse wird sehr komprimiert eine historische Betrachtung über die Entwicklung von Seestrategie und maritimer Macht vorangestellt. Die maritime Rolle Deutschlands gilt es naturgemäß zu berücksichtigen, zumal die aktuelle Situation mit der Operation ATALANTA der Europäischen Union, das maritime Politikfeld schlagartig in den Focus gerückt hat, ein Politikfeld, das bisher in Deutschland eher nachrangig behandelt wurde.

Die internationalen Seewege sind strategisch herausragende Lebensadern des Welthandels. Etwa 90 Prozent des gesamten globalen Warenaustausches und etwa 35 Prozent des europäischen Warenverkehrs erfolgen auf dem Seeweg. In diesem Handel spielt Deutschland als eine der führenden Export- und Importnationen der Welt eine gewichtige Rolle. Vom gesamten deutschen Außenhandel beträgt der seewärtig über deutsche Häfen abgewinkelte Anteil 21 Prozent.

### Von der klassischen Seestrategie zur maritimen Politik von heute

Was ist eigentlich Strategie? Dieser Begriff muss geklärt werden, da er in der Öffentlichkeit häufig falsch verstanden und angewendet wird. Strategie beschreibt eine Vorgehensweise, wie eine politisch von einem Staat oder Bündnis oder von einer anderen höchsten Autorität vorgegebene Zielsetzung unter bestmöglicher Nutzung aller verfügbaren Mittel zu erreichen ist. Von Admiral a.D. Prof. Friedrich Ruge, dem ersten Inspekteur der Deutschen Marine, stammt eine prägnante Definition von Strategie, die er 1967 in einem Beitrag über »Strategie und Politik« wie folgt definierte: »Strategie ist die in Handeln umgesetzte Politik«. Der Vater neuzeitlicher Seestrategie ist der amerikanischen Admiral Alfred Thayer Mahan. In seinem berühmten Werk »Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte« hat er grundlegende Gedanken auf diesem Feld im Zeitraum von 1885 bis 1914 verfasst. Admiral Mahan hat immer



Riesige Containerschiffe werden für den Transport auf den Weltmeeren eingesetzt.

Fotos: ES-Archiv

wieder vier elementare Größen von Seemacht und ihr Zusammenwirken beschrieben: den Seeverkehr, eine Flotte, die Seewege und die seestrategische Positionen. Letztere sind geografisch günstige Häfen und Stützpunkte inklusive der jeweiligen Territorialgewässer. Heute muss man die sehr leistungsfähigen Versorgungsschiffe für Seestreitkräfte, quasi als mobile seestrategische Positionen, mit benennen; sie ermöglichen Seestreitkräften heute längere Operationen in See ohne Nutzung landgebundener Stützpunkte. Hinzu kommen Flugplätze für Seeluftstreitkräfte; letztere heute ein bedeutendes Element in Operationen von Seestreitkräften.

Die zeitgemäße Einordnung der Strategie in alle bedeutenden Politikbereiche eines Staates oder eines Bündnisses führt folgerichtig zur Forderung nach einer »Grand Strategy«, die es nicht gibt; Altkanzler Helmut Schmidt hat diese immer wieder angemahnt. Ist es das Merkmal der Strategie, die in Handeln umgesetzte Po-

litik eines Staates oder Bündnisses zu beschreiben, dann ist Seestrategie die in Handeln umgesetzte maritime Politik. Seemacht ist damit gleich zu setzen der maritimen Macht.

Der deutsche Admiral Edward Wegener hat in den 1970er Jahren in Fortführung der Gedanken von Admiral Mahan die Seemacht als ein Produkt aus Flotte und seestrategischer Position beschrieben. In Anlehnung an diese Formel muss man maritime Macht heute als ein Produkt aus Handelsflotte, Seekriegsmitteln, Fischerei- und Forschungsschiffen, Schiffbau, Meerestechnik und leistungsfähigen Häfen, Stützpunkten und Flughäfen kennzeichnen. Maritime Politik ist damit im modernen Verständnis von »Vernetzter Sicherheit« heute auch Sicherheitspolitik.

Am Anfang aller sicherheitspolitischen Überlegungen stehen die nationalen Interessen eines Staates oder Bündnisses, zu deren Umsetzung sie sich nationaler wie internationaler Instrumente bedienen. In



Piraten am Horn von Afrika ergeben sich.

dieses Interessenspektrum fügen sich folgerichtig die maritimen Interessen ein, ihre Umsetzung erfolgt über die maritime Politik bzw. maritime Macht.

Ein vorrangiges maritimes Interesse der Staatengemeinschaft sind naturgemäß freie und gesicherte Seeverbindungen. Dies wird in den Medien bei der aktuellen Berichterstattung über die Piraterie häufig nicht prägnant genug herausgestellt. Daraus folgt konsequenterweise das Interesse, Handelsflotten und Seestreitkräfte zu betreiben. Dies gilt natürlich auch für Deutschland.

## Die maritime Politik Deutschlands

Ausschnittartig und sehr komprimiert stellt sich dieses Politikfeld im Rahmen dieses Aufsatzes wie folgt dar: Es werden derzeit rund 3.280 Seeschiffe von 380 deutschen Reedereien auf nationalen und internationalen Märkten eingesetzt. Es fahren aber nur 548 Seeschiffe unter deutscher Flagge. Die Weltseeschifffahrt wird heute durch Containerschiffe dominiert, die immer gigantischer werden. Inzwischen ist man bei einer Ladekapazität von 10.000 Containern auf einem einzigen Schiff angekommen; damit ist ein Ladungswert von bis zu einer Milliarde US-Dollar verbunden. Mit 1.542 Containerschiffen, die von deutschen Reedern betrieben werden, hat unser Land die größte Containerflotte der Welt. Die Deutschen Linien-Reedereien sind dementsprechend in allen großen Allianzen der Linienfahrt vertreten, insbesondere auf den Rennstrecken zwischen den bedeutenden Wirtschaftszentren Europa, USA und Fernost.

Der Grund für die hohe Rate der unter fremder Flagge fahrenden deutschen Seeschiffe sind die hohen Schiffsbetriebskosten unter der deutschen Flagge; konkret

die teuren deutschen Sozialkostenbelastungen. Sie können im Verhältnis zu anderen Flaggen und je nach Größe der Schiffe bis zu etwa 300.000 Euro pro Schiff und Jahr betragen.

Das militärische Element Deutschlands im maritimen Verbund ist natürlich unsere Marine, die einen angemessenen Beitrag in unserer Sicherheitspolitik also auch zur Sicherung der Seeverbindungen leistet; dies national und im Aufgabenspektrum der NATO, der EU und den UN. Damit ist die Deutsche Marine im europäischen Verbund auch als ein Teil einer »Europäischen Seemacht« zu verstehen.

## Piraterie heute

Piraterie ist heute ein kriminelles Bandenunwesen auf sehr hohem Niveau. Man trifft auf internationale maffiöse Strukturen, die in Südostasien, an der Westküste Afrikas, in Südamerika und natürlich aktuell am Horn von Afrika Schiffe überfallen. Dabei geht es nicht um die Eigennutzung des gekaperten Schiffes und seiner Ladung, sondern um Freikauf der in Geiselhaft gehaltenen Besatzung und des Schiffes. Die Größe dieser internationalen Strukturen und die in Rede stehenden Lösegelder in mehrstelligen Millionenbeträgen, rechtfertigen die Verwendung des Begriffs der Strategie auch für den Bereich der Piraterie von heute.

## Seestrategie am Horn von Afrika

Legt man das Raster von Seestrategie mit den oben geschilderten Elementen für eine vergleichende Analyse über die Lage am Horn von Afrika, dann ergibt sich ein interessantes Bild. Betrachten wir zunächst

die Piraterie. Wie sieht ihre Seestrategie aus? Die Zielsetzung ist klar, Kaperung von Handelsschiffen mit wertvoller Ladung, um ein hohes Lösegeld zu erpressen.

Wie steht es um das maritime Machtpotenzial zur Umsetzung der Strategie? Die Piraten besitzen keine Flotte von Seestreitkräften, sondern nur kleine schnelle Motorboote (Skiffs) und einige als Fischkutter getarnte Mutterschiffe; auch von diesen Mutterschiffen setzen die Piraten Skiffs gegen die Handelsschifffahrt ein, auf hoher See, weit entfernt von der Küste. Diese Mutterschiffe und Skiffs sind zwar nur mit Handfeuerwaffen bestückt, stellen aber im Sinne der asymmetrischen Bedrohungen von heute, ein spezifisches und wirkungsvolles Machtpotenzial dar. Die Mutterschiffe verfügen über modernste technische Ausrüstungen, die es ihnen ermöglichen, den internationalen Seeverkehr sehr genau zu identifizieren und zu lokalisieren. Die Piraten haben keine Handelsflotte, wozu auch. Sie können sich aber auf »seestrategische Positionen« in Form von Häfen in Somalia und dem Jemen und auf Ankerplätzen vor den Küsten dieser Staaten abstützen. Da Somalia ein zerfallender Staat ohne funktionierende staatliche Organe ist und im Jemen die Staatsorgane gegen räuberische Banden nur unzureichend vorgehen, können die Piraten die seestrategischen Positionen in beiden Ländern gefahrlos für ihr kriminelles Handwerk nutzen.

Anders fällt die seestrategische Analyse für die betroffene zivilisierte Staatengemeinschaft aus, deren Seehandel durch das gefährdete Gebiet verläuft. Die internationale Seerechtsordnung von 1982, der die meisten Staaten beigetreten sind, fordert in Artikel 102 bis 112, die Bekämpfung der Piraterie. Nähere Ausführungsbestimmungen sind nicht formuliert; als völkerrechtliches Dokument hat die Seerechtsordnung jedoch einen hohen politischen Wert per se und ist damit eine wichtige Handlungsgrundlage.

Die Staatengemeinschaft hat eine klare gemeinsame Zielsetzung, sie lautet: »Sichere internationale Seeverbindungen am Horn von Afrika«. Wie steht es um die maritimen Machtmittel? Dazu ist es notwendig, eine grobe Einteilung der betroffenen Staatengemeinschaft vorzunehmen. Drei Gruppen sind nach meiner Einschätzung zweckmäßig: 1. Staaten der NATO, 2. Staaten der EU und 3. alle übrigen Staaten. Warum diese Einteilung? Die umfassende bündnispolitische Komponente von NATO und EU ist ein gewichtiges Element. Ein konzeptionell gemeinsames seestrategisches Vorgehen wird von den EU- und NATO-Staaten ermöglicht. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die auf gemeinsamen und bewährten Doktrinen beruhende Kooperation und Koordination ihrer Seekriegs-



mittel. Dies ermöglicht eine effektive Führung. Mit den übrigen Staaten ist eine lose Kooperation möglich, aber wegen fehlender Bündnisverpflichtungen keine Führung. Moderne zivile Kommunikationsmittel wie Sprechfunk, E-Mail und Handy werden zur Verständigung zwischen der Handelsschiffahrt und den Seestreitkräften und untereinander genutzt. Die Staatengemeinschaft hat Handelsflotten von unterschiedlicher Größe. Sie verfügt über ein breites Spektrum von leistungsfähigen Seestreitkräften. Als seestrategische Positionen sind vertragliche Stützpunkte im Roten Meer und im Persischen Golf sowie leistungsfähige Versorgungsschiffe nutzbar. Die Deutsche Marine hat z.B. in der Republik Dschibuti, am Golf von Aden, einen Stützpunkt eingerichtet; die USA, Frankreich und Großbritannien nutzen Basen im Persischen Golf.

## Der seestrategische Vergleich

Die Piraten verfügen mit den »see-strategischen Positionen« Somalia und Jemen über ihr effektivstes seestrategisches Element. Die Mutterschiffe und Skiffs werden als asymmetrische maritime Machtmittel erfolgreich genutzt. Könnte man den Piraten die seestrategische Positionen entziehen und die Mutterschiffe ausschalten, ist das maritime Machtpotenzial gleich Null. Auf Seiten der Staatengemeinschaft ist das maritime Machtpotenzial im gesamten Umfang wie oben beschrieben, vorhanden. Die Gegenüberstellung führt zu einem klaren Ergebnis: die Seestrategie der Staatengemeinschaft ist derjenigen der Piraten deutlich überlegen.

## Die konkrete Lage am Horn von Afrika

Ca. 30.000 Handelsschiffe der Staatengemeinschaft passieren jährlich das Gebiet zwischen Somalia und dem Jemen. Im vergangenen Jahr wurden fast durchgehend 300 Seeleute von gekaperten Schiffen in Geiselschaft gehalten; dieses Bild hat auch noch heute Bestand. Die Medien berichten, dass sich im April mehr als zehn Schiffe mit 220 Besatzungsangehörigen (auch fünf deutsche Seeleute) in der Gewalt der Piraten befanden. Die Kaperung des Supertankers » Sirius Star« mit 100.000 Tonnen Rohöl und einem Ladungswert von 100 Mio. US-Dollar im November 2008 hat nicht nur Fachleute in Atem gehalten. Die Situation eskalierte in



Piraten kapern ein belgisches Frachtschiff.

den ersten Monaten dieses Jahres, obwohl die Staatengemeinschaft ihr maritimes Machtpotenzial massiv gegen die Piraten einsetzt. So wurden u.a. bei Befreiungsoperationen durch Kriegsschiffe der USA und Frankreichs mehrere Piraten getötet, und die französische Fregatte NIVOSE brachte am 15. April 300 Seemeilen östlich von Mombasa ein Mutterschiff auf und nahm die elf Besatzungsmitglieder in Haft.

Der Einsatz der Staatengemeinschaft ist beachtlich. Im Rahmen der von den USA geführten Operation ENDURING FREEDOM operiert bereits seit 2001 eine Task-Group, bestehend aus Fregatten, Zerstörern, Versorgungsschiffen und maritimen Aufklärungsflugzeugen, in der Region zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus. Deutschland ist von Anbeginn mit Einheiten der Marine an dieser Operation beteiligt und hat bereits mehrfach den Seebefehlshaber gestellt. Die Operation wird von einem US-Hauptquartier in Bahrein geleitet.



Die Fregatte RHEINLAND-PFALZ der Deutschen Marine hat im Rahmen der Mission ATALANTA Piraten festgenommen.

Die NATO hat zeitweilig eine »Standing Maritime Group«, bestehend aus Zerstörern, Fregatten und Versorgungsschiffen, in die Region entsandt. Auch hier ist Deutschland mit einer Einheit der Marine beteiligt. Die strategische Führung erfolgt aus dem NATO-Hauptquartier SHAPE in Belgien.

Die dritte und jüngste Operation ist die bereits erwähnte Mission der EU mit Namen ATALANTA. Sie ist seit Dezember letzten Jahres im Einsatz. Auch in dieser Operation ist Deutschland präsent, zurzeit mit der Fregatte RHEINLAND-PFALZ. Der Deutsche Bundestag hat die Einheiten der Deutschen Marine in der Mission ATALANTA mit einem sehr robusten Mandat ausgestattet, das dem Mandat der anderen beteiligten Nationen nicht nachsteht. Eine UN-Resolution und ein Mandat der EU bilden die Grundlage für das deutsche Handlungsmandat. Die Operation ATALANTA wird von Großbritannien geleitet. Sie erfolgt aus dem strategischen Hauptquartier in Northwood bei London. Der Seebefehlshaber vor Ort ist ein griechischer Admiral. Dies ist die erste maritime Mission der EU. Sie verdeutlicht, dass die europäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik, ESVP, in ihrer Entwicklung einen weiteren wichtigen und substantiellen Schritt vollzogen hat.

Es kann davon ausgegangen werden, dass trotz unterschiedlicher Führungszuständigkeiten bei den drei Operationen – die USA, die NATO und die EU – eine enge Kooperation stattfindet. Mit den nicht Bündnis gebundenen Staaten, die im Seegebiet am Horn von Afrika mit Seestreitkräften präsent sind, u.a. Indien, Russland, Japan

und China, kann ein effektiver Informationsaustausch angenommen werden. Insgesamt befinden sich derzeit bis zu 30 Fregatten, Zerstörer und Versorgungseinheiten in diesem Seegebiet. In Konvois mit acht bis zehn Handelsschiffen, die durch einen zwischen dem Jemen und Somalia eingerichteten »Safe Corridor« geleitet werden, sowie durch andere Formen der Absicherung schützt die Staatengemeinschaft den internationalen Seeverkehr. Das Konvoi-System ist von der Handelsschiffahrt nach Aussagen von Experten gut angenommen worden. Die Einheiten der Deutschen Marine sind für die Erfüllung ihres Auftrags in der Operation ATALANTA bestens materiell und personell ausgestattet. Sie haben bereits zweimal aufgebrachte Piraten an Bord in Gewahrsam genommen und anschließend an Behörden in Kenia überstellt.

### Keine leichte Aufgabe

Am Ende dieser Betrachtung steht die entscheidende Frage. Kann die seestrategische Zielsetzung, sichere Seeverbindungen am Horn von Afrika, erreicht werden? Die Antwort ist ja. Offen bleibt lediglich der Zeitfaktor, wie lange die Staatengemeinschaft bereit ist, ihr maritimes Machtpotenzial kontinuierlich einzusetzen. US-Präsident Obama hat bereits die Entschlossenheit der USA deutlich zum Ausdruck gebracht, der zunehmenden Piraterie am Horn von Afrika Einhalt zu gebieten. Ein maritimes Machtmittel der Piraten, die Mutterschiffe, geraten immer mehr in den Focus. Das Mandat lässt meines Erachtens zweifelsfrei zu, diese auszuschalten; das Vorgehen Frankreichs mit der Fregatte NIVOSE stützt diese These. Die politisch und seestrategisch wirkungsvollste Lösung ist

jedoch die Eliminierung der »seestrategischen Positionen« der Piraten in Somalia und dem Jemen. Dies kann durch ein massives kohärentes Handeln der Staatengemeinschaft erreicht werden, die Entwicklung zu stabilen staatlichen Strukturen in beiden Staaten nachhaltig zu unterstützen. Dafür ist ein wirkungsvolles Rechtssystem in beiden Staaten unabdingbar, nur dieses kann der Piraterie den Boden entziehen.

Die aktuellen Berichte der letzten Wochen melden zwar vermehrt die erfolgreiche Abwehr von Piraten, deren Gefangennahme bzw. Entwaffnung. Eine härtere gemeinsame Vorgehensweise vor allem gegen die Mutterschiffe ist aber notwendig. Dafür den gemeinsamen politischen Schulterschluss zu erreichen, ist keine leichte Aufgabe. Dies zeigt z.B. die politische Diskussion in Deutschland. Piraterie ist heute eine strategische Bedrohung durch international organisierte kriminelle Banden geworden, dem die Staatengemeinschaft nur konzertiert begegnen kann. Der gewählte Ansatz am Horn von Afrika, einem für die internationale Handelsschiffahrt besonders gefährdeten Seegebiet, ist in dieser Hinsicht hoffnungsvoll. Die maritime Politik Europas hat daran einen bedeutenden Anteil. Die Betrachtung der Piraterie unter seestrategischen Gesichtspunkten hat gezeigt, dass dies kein rein theoretisches Gedankenspiel ist, sondern dass die von Admiral Mahan vor über 100 Jahren entwickelten Elemente und Grundsätze von Seemacht und Seestrategie ihre Aktualität nicht verloren haben. Sie unterstützen eine Beurteilung der Lage und bleiben eine substantielle Grundlage für politische Entscheidungen und militärische Operationsplanungen. ■

*Flottillenadmiral a.D. Jörk Reschke ist Präsident von EuroDefense Deutschland.*



US-Marines bei der Piratenbekämpfung am Horn von Afrika.

Foto: Pentagon