

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort zur Schriftenreihe	7
Danksagung	9
Autorenverzeichnis	11
 <u>HEINRICH WALLE</u>	
<u>Aktueller denn je... "Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit" – 49. Historisch-Taktische-Tagung der Flotte 2009, eine Einführung</u>	<u>13</u>
 <u>LUTZ FELDT</u>	
<u>49. Historisch-Taktische Tagung der Flotte 2009</u>	<u>17</u>
 <u>HANS-JOACHIM STRICKER</u>	
<u>Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit</u>	<u>21</u>
 <u>KARL MALUCHA</u>	
<u>Die Bedeutung der Seeverbindungswege in der deutschen Geschichte</u>	<u>23</u>
 <u>SVEN OLAF SMIT</u>	
<u>Die Hanse – ein maritimes Bündnis?</u>	<u>41</u>
 <u>PATRICK PREUß</u>	
<u>Von Seeräubern, Kaperern und Terroristen – Bedrohungen zur See</u>	<u>57</u>
 <u>DAVID ISSBRÜCKER</u>	
<u>Blockaden, Minen und Kanonen – Politische Handlungsfähigkeit zur See</u>	<u>71</u>
 <u>JESSICA GRETHE</u>	
<u>Seeverbindungswege in einer globalisierten Welt</u>	<u>85</u>
 <u>DANIEL LÄZER</u>	
<u>Maritime Sicherheit – Der zukünftige Beitrag der Marine</u>	<u>101</u>
 <u>WOLFGANG E. NOLTING</u>	
<u>Aus der Ansprache des Inspektors der Marine VAdm Nolting zur HiTaTa 2009 am 15. Januar 2009</u>	<u>117</u>
 <u>HEINRICH WALLE</u>	
<u>Operation ATALANTA, Bilder vom Einsatz der Marine am Horn von Afrika 2009</u>	<u>125</u>

Aktueller denn je ... "Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit"

49. Historisch-Taktische-Tagung der Flotte 2009, eine Einführung

von

Heinrich Walle

Aktueller denn je war die Thematik der 49. HiTaTa, zu der der Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Hans-Joachim Stricker, vom 15. bis 17. Januar 2009 in das Congress Centrum Damp eingeladen hatte. An Hand geschichtlicher Analogien wurden in sechs Vorträgen Erfahrungen aus der Vergangenheit mit aktuellen Fragestellungen zu Problemen der Sicherheit auf See als Grundlage für den freien Handel und politische Handlungsfähigkeit ausgewertet. Im Grunde genommen ging es bei dieser Thematik um die Erörterung von möglichen Reaktionen der Marine auf die am Horn von Afrika in jüngster Zeit vermehrt auftretenden Anschläge von Piraten auf die Handelsschifffahrt.

Aufgrund der Anschläge durch die Piraterie am Horn von Afrika geriet auch die Marine in den Fokus eines gestiegenen öffentlichen Interesses, wodurch Forderungen erhoben und Fragen gestellt wurden. Dies nahm der Befehlshaber Flotte zum Anlass, die 49. HiTaTa unter das Generalthema "Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit" zu stellen. Bei der Frage nach der "Sicherheit der See" ging es um die Herausarbeitung der Problematik, welche Bedeutung maritime Sicherheit in vergangenen Jahrhunderten hatte, welchen Bedrohungen sie ausgesetzt war und wie diesen Bedrohungen begegnet wurde.

Daher hat sich im ersten Vortrag Oberleutnant zur See Karl Malucha über "Die Bedeutung der Seeverbindungswege in der deutschen Geschichte" befasst, indem er in drei Fallbeispielen auf die wachsende Bedeutung der freien Nutzung der See in der deutschen Geschichte auf Veränderungen und Ursachen hinwies. Er untersuchte den deutschen Seehandel im Zeichen der Entstehung von Territorialstaaten bis zum Westfälischen Frieden von 1648. Die Seeverbindungen während der britischen Blockade und Kontinental Sperre im Zeitalter Napoleons wurden als Fallbeispiel für Verhältnisse im Vorfeld von Nationalstaat und Industrialisierung dargestellt, während als dritte Fallstudie diese unter den Bedingungen des modernen Industrie- und Nationalstaates im Ersten Weltkrieg geschildert wurden.

Im zweiten Vortrag, den Kapitänleutnant Sven-Olaf Smit hielt, ging es um die Frage "Die Hanse - Ein maritimes Bündnis?" in welcher Weise der "Kaufmannsbund"

Hanse Macht zur See ausüben und die für die Kaufleute der Hansestädte wichtigen Seeverbindungen kontrollieren bzw. sichern konnte. Interessant war hier der von ihm durchgeführte Vergleich der Hanse mit der heutigen NATO, wobei er völlig zu Recht feststellen konnte, daß die Hanse ein mehr oder weniger amorphes Konstrukt in Bündnisform ohne eine definierte Rechtsstruktur war, während die NATO ein klassisches Seebündnis souveräner Nationalstaaten mit eindeutig festgelegten Rechtsstrukturen ist. Immerhin vermochten die in der Hanse "geeinten" Kaufleute in aktuellen Situationen zur Sicherung und Verteidigung ihrer Handelswege Seestreitkräfte für bestimmte Zeitdauer anzubieten.

Im dritten Vortrag unter der Überschrift "Von Seeräubern, Kaperern und Terroristen - Bedrohungen zur See " von Kapitänleutnant Patrick Preuß ging es an Hand ausgewählter Beispiele von der Antike bis zur Gegenwart, wie Seeraub sich etablieren konnte und bekämpft wurde. An Hand dieser Fallstudien arbeitete der Autor heraus, welche Forderungen sich aus dem Kampf gegen die Piraterie ergaben, überzeugend wurde hier ein Bogen von der Seeräuberei als Herausforderung für das römische Imperium über eine Betrachtung der Piraterie im Mittelmeerraum im frühem 19. Jahrhundert, am Beispiel des Hamburger Seehandels in Konfrontation mit den Barbaren, bis hin zur Frage von Piraterie und Terror zur See als Geißeln der Seefahrt im 21. Jahrhundert geschlagen.

Oberleutnant zur See David Ißbrücker befasste sich unter dem Thema des vierten Vertrages "Blockaden, Minen und Kanonen - Politische Handlungsfähigkeit zur See" mit den Ausprägungen staatlichen Handelns zur Aufrechterhaltung der maritimen Sicherheit. Auch hier wurde die Thematik an drei Fallbeispielen verdeutlicht, wobei der Autor die deutsche Flottengründung von 1848, die Einflußnahme der USA im Iran-Irak-Krieg von 1987/88 und die "Operation Relex" d. h. Australiens Kampf gegen illegale Einwanderer untersuchte.

Der fünfte Vortrag, den Frau Oberleutnant zur See Jessica Grethe als einzige weibliche Referentin hielt, hatte zum Thema: "Seeverbindungen in einer globalen Welt". Frau Grethe trug in jeder Hinsicht grundlegende Fakten als Überblick über die Bedeutung der maritimen Transportrouten für die Weltwirtschaft im Allgemeinen und über die deutsche Volkswirtschaft unter ökonomischen und logistischen Aspekten im Einzelnen vor. Sie behandelte den Welthandel und die maritimen Transportarten, Rohstoffe, Häfen und zeigte die Folgen von Störungen der Seeverbindungen am Beispiel der Sperrungen des Suezkanals. Von diesem Fallbeispiel ausgehend konnte sie die Auswirkungen von Störungen und einer Bedrohung der heutigen Seeverbindungen darlegen.

Mit dem Beitrag "Maritime Sicherheit - Der zukünftige Beitrag der Marine" als sechstem Vortrag wurde der Vortragszyklus von Oberleutnant zur See Daniel Läzer beendet. An einem Fallbeispiel für ein fiktives Szenario, worin ein Frachtschiff BLAUER DUNST mit einer Ladung von Zigaretten aus Cochin von Indien nach Wilhelmshaven fährt und unterwegs von Piraten aufgebracht, in ROTE WOLKE umbenannt und durch eine Ladung von Sprengstoff als schwimmende Bombe 2011 in Wilhelmshaven durch ein Selbstmordkommando zur Detonation gebracht wird und dort einen zwei-

ten 11 September verursacht, nahm der Autor eine Analyse der maritimen Sicherheitslage der Bundesrepublik Deutschland vor. Er stellte einen Ausblick darauf vor, wie sich die Marine aufstellen sollte, um Herausforderungen gerecht zu werden, die sich im Zusammenhang mit dem Themenkomplex Sicherheit auf der Tagesordnung befinden. Im Einzelnen wurde hier ein Plädoyer für eine multinationale ressortübergreifende Zusammenarbeit am Beispiel der Maritime Situational Awareness (MSA) vorgebracht und Einsatzmöglichkeiten zur Abwehr von Bedrohungen vorgestellt sowie auf eine notwendige rechtliche Absicherung von Handlungsmöglichkeiten hingewiesen.

Nach allen Vorträgen fand eine durchaus lebhaft Diskussionsrunde der Tagungsteilnehmer statt, die hier auch die Gelegenheit nutzten, die Referenten um weitere Sachangaben zu befragen. Besonders hervorzuheben waren hier die Diskussionsbeiträge des Präsidenten des Deutschen Marine Instituts, Vizeadmiral a. D. Lutz Feldt, der hier immer wieder aus seiner Erfahrung als soeben vom Horn von Afrika zurückgekehrter Emissär der EU berichten konnte und sich als bestinformierter Kenner vor Ort erwies. Sie wurden daher als eigenständiger Beitrag dem Vortragszyklus in diesem Bande vorangestellt.

Wie bei jeder HiTaTa wurde auch diese Veranstaltung wieder durch den Lagebericht des Inspektors der Marine, Vizeadmiral Wolfgang E. Nolting abgeschlossen. Admiral Nolting wies ebenfalls auf die dringende Aktualität der hier behandelten Thematik hin und erhob die Forderung, dies einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, damit die politische Führung unseres Landes der Marine für die auf sie zukommenden Aufgaben die sachgerechte Unterstützung geben kann. Sein Beitrag schließt den hier veröffentlichten Zyklus ab.

Zusätzlich zu den hier veröffentlichten Beiträgen der 49. HiTaTa folgt eine Serie von Bildern vom Einsatz der Marine in der Operation ATALANTA im Jahr 2009. ATALANTA ist eine Operation der Europäischen Union zum Schutz von humanitären Hilfsleistungen nach Somalia, der freien Seefahrt und zur Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias am Horn von Afrika und im Golf von Aden. Der Deutsche Bundestag beschloss am 19. Dezember 2008 die Teilnahme der Deutschen Marine, die seit dem 22. Dezember 2008 mit ihren Einheiten dort im Einsatz ist.

49. Historisch-Taktische Tagung der Flotte 2009

von

Lutz Feldt

Die diesjährige Historisch-Taktische Tagung hatte ein zeitloses Thema als Generalthema.

Die Sicherheit zur See, der freie, sichere Handel und die notwendige politische Handlungsfähigkeit stehen in großem historischen Zusammenhang, und die Vorträge zeichnen das Thema bis in die Gegenwart und die Zukunft. Die Darstellungen beschränken sich allerdings nicht auf die taktische Ebene, sondern greifen auch die operativen und strategischen Gesichtspunkte auf. Zu den ausgezeichneten und umfassenden Vorträgen möchte ich aus der Außensicht einige Anmerkungen hinzufügen, mit der Absicht, den durch die Vorträge eingeschlagenen Weg des besseren Verständnisses und des Miteinanders aller Beteiligten zu unterstreichen.

Die Vorträge haben deutlich gemacht, dass Seesicherheit und Wohlergehen der Völker schon seit Beginn der Geschichte in allen Kulturen eine lebenswichtige und unverzichtbare Einheit bildeten. Diese Sicherheit war immer bedroht, sie ist es noch heute. Für viele, die in Deutschland und Europa lange Zeit den Blick vor dieser Tatsache verschlossen haben, scheint diese Bedrohung nun neu und überraschend über uns gekommen zu sein.

Diese Betrachtung ist verständlich, denn über Jahrzehnte hinweg waren wir auf die Bedrohung durch die Land- und Luftstreitkräfte der Sowjetunion fokussiert. Es kommt hinzu, dass viele Gefahren, die mit der See, dem Meer verbunden sind, als weit fern von uns angesiedelt zu sein scheinen und uns nicht betreffen. Diese Sicht- und Denkweise ist genauso falsch wie gefährlich.

Zur Zeit ist die Aufmerksamkeit durch die brutalen und lebensbedrohenden Überfälle auf Handelsschiffe, Fischereifahrzeuge und den sogenannten kleinen lokalen und regionalen Handelsverkehr in Küstennähe gegeben. Es entwickelt sich auch in Europa eine gewisse Sensibilität für das Thema und seine weitreichenden Folgen für unser Leben. Dabei greift das Thema als ein solches viel weiter und darf nicht auf die aktuelle Bedrohung durch Piraterie, kriminelles Handeln auf See, Schmuggel und vor allem auch die Migration über See reduziert werden. Der Prozess der Klimaveränderung wird auch der Frage der Sicherheit auf See ganz neue und erst noch zu findende Antworten abverlangen. Neue Seewege und der Zugang zu bisher unerreichbaren Bodenschätzen auf dem Grund der Meere sind nur ein weiterer Aspekt des Themas. Ich denke, dass die mit der Weiterentwicklung der Technik zur Förderung dieser Bodenschätze einerseits und den nationalen Interessen vieler Länder an „ihrer“ seeseitigen Wirtschaftszone andererseits, Konflikte entstehen werden, die im Vergleich zu der aktuellen Bedrohung eine weitaus größere strategischere Bedeutung haben werden.

Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit

**Aus der Eröffnungsansprache des Befehlshabers der Flotte an die Teilnehmer der 49. Historisch-Taktischen Tagung der Flotte 2009
von**

Hans-Joachim Stricker

Unser Zusammentreffen zu Beginn eines jeden Jahres ist gute Tradition.

Dabei speist sich die Beliebtheit der Historisch-Taktischen Tagung nicht nur aus der Befassung mit aktuellen oder historischen Themen, sondern ist auch begründet in den Begegnungen und Gesprächen, die während der gesamten Tagung möglich sind.

Man kann wirklich ohne Übertreibung sagen: Die HiTaTa wirkt für die Marine identitätsstiftend

Dabei ist die HiTaTa stets eine Institution geblieben, die von dem Engagement der Referenten lebt, maritime Themen zu bearbeiten, um den Teilnehmern Lösungen, Antworten, Diskussionsgrundlagen und Denkanstöße zu bieten.

Für diese grundlegende Idee kann man Admiral Johannesson nur dankbar sein.

Sicher würde es ihn freuen, wenn er wüsste, dass das Interesse an ‚seiner‘ Veranstaltung ungebrochen groß ist und dass die Zahl der Teilnehmer von 36 (1957: mehr Plätze bot der Raum in Sengwarden damals nicht) auf ca. 370 in den letzten Jahren sich mehr als verzehnfacht hat.

Meine Damen und Herren,

die öffentliche Berichterstattung des letzten halben Jahres war durch zwei Themen gekennzeichnet.

Zum einen die Finanzkrise mit ihren globalen Auswirkungen und zum anderen die Piraterie am Horn von Afrika. Mit letzterem Themenbereich geriet auch die Marine sehr schnell in den Fokus gestiegenen öffentlichen Interesses. Es wurden Forderungen erhoben und viele Fragen gestellt.

Diese Entwicklung war in ihrer Dynamik nicht unbedingt vorhersehbar, als ich im Februar des vergangenen Jahres das Generalthema für die diesjährige HiTaTa: „Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfähigkeit“ festgelegt habe, sichert dieser Tagung jedoch ein hohes Maß an willkommener Aktualität.

So haben wir es nun auf dieser HiTaTa mit einem besonders interessanten Thema zu tun, wiewohl "Sicherheit zur See" natürlich mehr Facetten besitzt als die Bekämpfung der modernen Piraterie.

Mir kam es bei der Festlegung des diesjährigen Themas "Sicherheit zur See" darauf an, herausarbeiten zu lassen, welche Bedeutung maritime Sicherheit in ver-

Die Bedeutung der Seeverbindungswege in der deutschen Geschichte

von

Karl Malucha

1 Einleitung – Die Bedeutung der Seeverbindungswege angesichts politischer und ökonomischer Verdichtung

Die Freiheit der Meere und den Frieden auf ihnen sehen heute wohl viele als Selbstverständlichkeit an.¹ Vielleicht befindet sich gerade deshalb die Abhängigkeit Deutschlands von seinen Seeverbindungswegen selten im Blickfeld der Öffentlichkeit. Mit dem Bedeutungszuwachs des Terrorismus in jüngster Zeit scheint sich jedoch der Glaube an sichere Seeverbindungswege insbesondere im Zusammenhang mit der Rohstoffversorgung zu verflüchtigen. Allerdings ist die Abhängigkeit von sicheren Seeverbindungswegen keine sich von selbst verstehende Größe. Sie unterliegt historischen Bedingungen. Es ist daher aufzuzeigen, dass die Bedeutung der deutschen Seeverbindungswege für Deutschland – zunächst kaum vorhanden – stetig anstieg. Diese Zunahme vollzog sich in Folge politischer und ökonomischer Verdichtungen, die die deutsche Geschichte prägten.

Seeverbindungswege können aus sehr verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden. Vielen Lesern wird zunächst der militärische Aspekt in den Sinn kommen.² Das Generalthema, das insbesondere auf den freien Handel abhebt, lenkt allerdings den Blick auf die zivile Nutzung der See als Transportweg. Darüber hinaus kann die See beispielsweise noch zur Ausbeutung von Rohstoffen, zur Fischerei und zum Tourismus genutzt werden. Dabei fehlt aber – vielleicht mit Ausnahme des Letzteren – das spezifisch Verbindende.³ Allein die regelmäßig durch Schiffe genutzte Route zwischen zwei Häfen soll im Sinne dieses Vortrages als Seeverbindungsweg gelten, womit die Nutzung der See auf den Seehandel begrenzt wird.⁴

Die Bedeutung der Seeverbindungswege wurde immer dann für die Menschen spürbar, wenn durch deren tatsächliche oder auch nur potenzielle Einschränkung der trennende Charakter der See stärker zur Geltung kam.⁵ Die negativen Auswirkungen für das Gemeinwesen der Handeltreibenden reichten vom Wegfall des Zubrots bestimmter Gruppen⁶ bis zur Gefährdung der Existenz einer ganzen Nation.⁷ Diese objektive Abhängigkeit⁸ – einerseits bemessen an deren Qualität und andererseits an der Anzahl der Betroffenen – soll hier das Maß der Bedeutung der Seeverbindungswege sein.

Man könnte vielleicht vermuten, dass im Folgenden die gesamte deutsche Geschichte durchmessen wird. Dies kann hier nicht geboten werden. Denn schon unter

dem geografischen Aspekt birgt die deutsche Geschichte mehr, als mancher vermuten mag. Das Heilige Römische Reich deutscher Nation erstreckte sich beispielsweise bis an den Mittelmeerraum.⁹ Ausgehend von den heutigen Gegebenheiten, ist die historische Darstellung auf das kleindeutsche Gebiet zu beschränken, wie es sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt hat. Auch unter dem zeitlichen Aspekt birgt die deutsche Geschichte, deren Beginn man auf die Auflösung des karolingischen Großreiches um die Wende zum 9. Jahrhundert datieren kann, mehr als hier darzustellen ist. Daher soll sich auf drei noch näher zu erläuternde Momentaufnahmen konzentriert werden, die wie Stufen eines Entwicklungsprozesses wirken können.

An diesen drei Beispielen ist der Bedeutungszuwachs der Seeverbindungswege in der deutschen Geschichte darzustellen. Zunächst wird mit dem Heiligen Römischen Reich am Übergang vom Mittelalter in die Frühe Neuzeit eine Zeitspanne sich entwickelnder Arbeitsteilung und gleichzeitig ablaufender Staatsbildungsprozesse betrachtet. Bereits hier wurde Handel in einem nennenswerten Umfang betrieben, und die Seeverbindungswege wurden in unterschiedlichem Maße gestört. Daran schließt sich eine Betrachtung jener Zeit an, die von der beginnenden Industrialisierung und der zu einem Abschluss gelangten Territorialstaatsbildung geprägt war: An der Wende zum 19. Jahrhundert wurden die Seeverbindungswege von einer britischen Blockade und der napoleonischen Kontinentalsperre beträchtlich beeinträchtigt. Übergreifende, auf Gesamtdeutschland bezogene Strukturen waren aber nach wie vor nur schwach ausgeprägt. Schließlich wird der Erste Weltkrieg betrachtet. Der Nationalstaat, wie wir ihn kennen, hatte sich bereits gebildet, und die Friedenswirtschaft war in eine ausgeprägte internationale Arbeitsteiligkeit einbezogen.

Alle drei Beispiele werden mit einer historischen Einordnung eingeleitet, die jeweils besonders auf die Darstellung des erreichten Umfangs politischer und ökonomischer Verdichtung abhebt. Als politische Verdichtung soll die zunehmende Verflechtung von herrschaftlicher oder staatlicher Gewalt mit den davon Betroffenen gelten, als wirtschaftliche Verdichtung die steigende Anzahl der Beteiligten an Produktions- und Vertriebsprozessen. Anschließend wird der Handel des jeweiligen Zeitabschnitts in Art und Umfang unter besonderer Berücksichtigung des Seeverkehrs dargestellt. Zudem wird gezeigt, in welcher Form und in welchem Ausmaß die Seeverbindungslinien bedroht wurden. Jedes Beispiel wird abschließend danach bewertet, welches Ausmaß der Abhängigkeit von den Seeverbindungslinien erreicht wurde. Nach einer Zusammenfassung der drei Beispiele werden daraus schließlich Grundsätze und Entwicklungen abgeleitet, die bezüglich der Bedeutung der Seeverbindungswege in der deutschen Geschichte festgestellt werden können.

Die Hanse – ein maritimes Bündnis?

von

Sven Olaf Smit

1 Einleitung

Nach der Vergabe der Vortragsthemen begann die Einheit des verfassers, die Fregatte BRANDENBURG, ihr Einsatz- und Ausbildungsprogramm. Eine erste Reise nach der Werftliegezeit führte durch die wichtigsten See- und Einflussgebiete der Hanse. Von Wilhelmshaven aus ging es durch den Englischen Kanal vorbei an dem ältesten Hansekontor in London (dem Londoner Stahlhof) und Brügge, dem Hauptkontor des Tuchhandels der Hanse. Gen Norden verlief die Reise dann durch die Irische See und an Scapa Flow vorbei nach Bergen in Norwegen, auch „tyske Bruggen“¹ genannt – dies bedeutet soviel wie „der deutsche Kai“ und ist aus der Hansezeit überliefert. Von Norwegen aus ging es weiter in Richtung Ostsee durch den Sund, die im Mittelalter und auch heute wieder stark befahrenen Handelsroute zwischen Dänemark und Schweden und Austragungsort zahlreicher Seeschlachten² der Hansezeit. Abschließend durchquerten wir die Ostsee und erreichten Riga³, die früher wichtigste Hansestadt für den Handel in Richtung Russland.

Als Lehrgangsteilnehmer an der Marineschule Mürwik fielen dem Verfasser besonders die Gemälde im Remter der Marineschule mit ihren Städteansichten aus der Hansezeit⁴ ins Auge. Diese Wandmalereien zeigen ein traditionelles Hansebild, das als ein direkter Vorläufer der Kaiserlichen Marine interpretiert wird. Nichts Ungewöhnliches könnte man denken, da viele Geschichtsbücher der Marine, vor allem in der Zeit Kaiser Wilhelms II., die erfolgreiche Geschichte der Hanse in den Vordergrund stellten. Aber die Hanse wurde doch durch Kaufleute gegründet und hatte keinen militärischen Ursprung! Was war die Hanse demzufolge?

Der Begriff „Hanse“ ist seit dem 12. Jahrhundert vor allem aus Nordwesteuropa bezeugt und bezeichnet eine „Schar“, eine „Gruppe“ oder „Gefolge“⁵. Entscheidend ist, dass „Hanse“ in der ursprünglichen Bedeutung eine unspezifische Gruppe von Personen meint, in der Bedeutung für das 12. - 16. Jahrhundert – welche uns heute interessieren soll – jedoch ein bestimmter Zusammenschluss zwischen mehreren Städten mit gemeinsamen Handelsinteressen beschrieben wird.

Das Wort „Hanse“ ist in den verschiedensten Bereichen des alltäglichen Lebens anzutreffen und dokumentiert damit bis heute die Nachhaltigkeit dieses mittelalterlichen Phänomens. Es ist immer noch – oder erst neuerdings – Bestandteil vieler norddeutscher Städtenamen, wie z.B. der Hansestädte Hamburg, Lübeck oder Rostock und seit 2007 auch der Hansestadt Lüneburg⁶. Viele Firmen, wie z.B. die Lufthansa, nutzen

den Namen, und schlägt man das Telefonbuch auf, so findet man die Hansa – Baugesellschaft oder Hansa – Computer. Vereinsnamen wie der FC Hansa Rostock, wo die Profi-Mannschaft auf der Homepage „die Kogge“ genannt wird⁷, oder der SC Hansa Dortmund, wobei es sich beim letzteren nicht um eine neue Fußball-Konkurrenz zum BVB, sondern um einen Schach-Klub handelt.

Viele alltägliche Produkte wie Hansa-Plast, die Hansano-Milch oder das Hansa-Pils ergänzen die Liste, wobei das Hansa-Pils eine ganz eigene Nachhaltigkeit erzeugt. Symptomatischerweise lässt sich eine hohe Verdichtung in der Verwendung des Begriffs „Hanse“ im geographischen Bereich der Ostsee beobachten womit wir gleichsam beim Generalthema wären.

Der Titel des Hauptthemas der diesjährigen HiTaTa beinhaltet den Ausdruck „Sicherheit zur See“. Im Zusammenhang damit ist der Begriff „Seemacht“ zu erläutern. Edward Wegener definiert anhand von drei Elementen den Begriff „Seemacht“⁸. Unabdingbar ist erstens das Bestehen einer Flotte, und zwar in dem Sinne eines Seekriegsmittels, welches mittels Seekriegsoperationen die Erhaltung der Seeherrschaft erkämpft oder verteidigt. „Seekrieg“ wird in Meyers Online Lexikon⁹ definiert als die Kriegführung auf den Meeren und auch unter Wasser und seit dem Zweiten Weltkrieg unter Einbeziehung des Luftraumes über der See. Ein zweites Element ist die seestrategische Position, die, gepaart mit dem ersten Faktor, das Produkt der Größe der „Seemacht“ ergibt. Drittes Element mit Einfluss auf die „Seemacht“ ist das maritime Denken. Es hat sich von einem maritimen bzw. seeorientierten Denken hin zu einem heute ozeanischen Denken weiterentwickelt, bei dem der Blick nicht an den Küsten des eigenen Landes oder Kontinents endet, sondern die Weite der Ozeane und der gigantischen Welt darunter mit einschließt.

Im Kontext einer Historisch-Taktischen-Tagung, die sich mit der „Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel und politische Handlungsfreiheit“ auseinandersetzt, ist die Betrachtung der Hanse als eines der faszinierendsten Phänomene der mittelalterlichen, wenn nicht sogar der gesamten Wirtschaftsgeschichte, unverzichtbar. Das Gebilde eines derartigen Zusammenschlusses von Handelsstädten mit einer vergleichbaren wirtschaftlichen und politischen Macht hat es in der Geschichte nur selten gegeben. Diese Macht behauptete die Hanse sowohl wirtschaftlich, politisch wie auch militärisch zu Land und zur See im Interesse des Schutzes ihres Handels.

Der seit dem 19. Jahrhundert überwiegend positiven und mit zahlreichen Mythen geschmückten Rezeption der Hanse stellt allerdings der Historiker Rolf Hammel-Kiesow in seiner im Jahre 2000 erschienenen Publikation „Die Hanse“¹⁰ das ernüchternde Bild eines „Verbunds von Egoisten“ gegenüber, die sich zur Durchsetzung ihrer Außenhandelsinteressen zusammengeschlossen haben.

In diesem provozierenden Spannungsfeld von Wirklichkeit, Wirkung und Wahrnehmung bewegt sich das Thema meines Vortrags, in dessen Zentrum ich die Frage nach der Bewertung der Hanse als ein maritimes Bündnis stelle.

Von Seeräubern, Kaperern und Terroristen – Bedrohungen zur See

von

Patrick Preuß

1 Einleitung

„Oh Gott, die steuern das Schiff besser als ich!“, schießt es dem Kapitän durch den Kopf, als er die bewaffneten Männer auf seiner Brücke beobachtet. Der Mann am Steuer führt das Schiff mit fester Hand und stetem Blick auf das Radar. So erinnert sich der Kapitän an diese Nacht, als Piraten sein Schiff, einen Chemietanker, für Stunden in ihrer Gewalt hatten. Piraten? Oder vielleicht doch Terroristen? Die Männer, die den Tanker um drei Uhr morgens geentert haben, nehmen kaum Beute. Sie fesseln die Besatzung, sammeln Pässe, Seekarten und Schiffspapiere ein und verschwinden mit ihren Speedbooten wieder. Wollten sie nur trainieren? War es ein Testlauf für einen Terroranschlag mit einer schwimmenden Bombe?¹

Dieser Zwischenfall ereignete sich in der Straße von Malakka, einer der wichtigsten Meerengen der Welt. Er ist ein veranschaulichendes Beispiel für die Gefahr, die durch Piraterie und maritimen Terrorismus droht. 70% der Weltoberfläche ist von Wasser bedeckt. Der Ferngütertransport im Welthandel wird zu 95% über den Schiffsverkehr abgewickelt. Die Ölversorgung der Welt erfolgt zu 60% über See.² Es gibt keine Warenart, die nicht über See in Containern geliefert wird. Die Handelsströme durchlaufen dabei auch enge Seegebiete. Würde einer der so genannten „Choke Points“ durch Piraterie oder einen Terrorangriff blockiert, so hätte der damit verbundene Ausfall der Rohstoff- und Warentransporte über See dramatische Folgen für die Stabilität der Weltwirtschaft.

Jedes Jahr werden weltweit hunderte Schiffe überfallen. Entführung, Geiselnahme, gewalttätige Raubüberfälle, Lösegeldforderungen und Mord auf See sind die schrecklichen Bestandteile des Piratengeschäftes. Piraterie zur See, also Seeräuberei, ist so alt wie die Schifffahrt selbst. Seeräuber, Kaperkapitäne, Freibeuter und Korsaren haben das Bild der Seefahrt entscheidend mitbestimmt, doch Motive, Mittel und Aktionsraum haben sich stark gewandelt. Die Hauptmerkmale des Tatbestandes Seeräuberei, die völkerrechtlich in Artikel 101 der Seerechtskonvention von 1982 niedergelegt sind, stellen sich wie folgt dar: Eine Gewalttat oder Plünderung auf Hoher See durch natürliche Personen mit Hilfe eines privaten Schiffs, begangen zu privaten Zwecken und gegen ein anderes Schiff gerichtet, gilt als Seeraub.

Bereits im römischen Recht wurde zwischen Seeräuberei, also Überfälle auf fremde Schiffe aus reiner Habgier, und der Kaperung, eine durch Kriegsbrauch legi-

timierte Form des Handelskrieges zur See im staatlichen Auftrag, unterschieden. Kaperei entwickelte sich über die Jahrhunderte zu einem verbreiteten Werkzeug maritimer Kriegsführung. Staaten und Fürsten versuchten, private Ressourcen sowie Schiffe und Besatzungen ihrer Untertanen für die Kriegsführung zu mobilisieren, indem man den privaten „Kriegsunternehmern“ eine Gewinnbeteiligung am Erlös der eroberten feindlichen Schiffe und Ladungen zusicherte. Die Einführung der staatlichen Kaperbriefe und die damit verbundene Legalisierung des Gewerbes führten zu einer Ausweitung dieser Form des „Eigentumsentzugs“. So war das Kaperwesen vom Mittelalter bis zur endgültigen Abschaffung in der Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 eine legitime und charakteristische Form des Handelskrieges zur See.³

Auch die Bedrohung durch Terroristen auf See ist nicht neu. Zahlreiche Definitionen des Begriffs Terrorismus sind bereits vorgelegt worden. Eine universell gültige und international akzeptierte Begriffsbestimmung gibt es jedoch nicht. Zu verschiedenen sind die Interessen, die hierbei berührt werden. Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Terrorismus gemeinhin eine Strategie des Kampfes gegen einen Gegner, der hinsichtlich klassischer Machtmittel überlegen ist, darstellt. Es handelt sich um die geplante Anwendung von Gewalt gegen schwer zu sichernde empfindliche Bereiche von Staat und Gesellschaft sowie gegen Ziele von großer symbolischer Bedeutung. Terrorismus zielt dabei auf die Verbreitung von Angst und Schrecken in der Zivilbevölkerung und in der Folge auch bei den Staatsführungen ab.⁴

Hinsichtlich der Hauptzielrichtung sind Piraterie und Terrorismus also zunächst zu unterscheiden. Seeräuberei gilt im Allgemeinen vorwiegend als Armutsverbrechen und dient der Bereicherung der Piraten. Kaperei gilt offiziell als abgeschafft. Terrorismus hingegen zielt mittels der Verbreitung von Angst und Schrecken auf politische Ziele ab, um zum Beispiel Staaten oder gesellschaftliche Gruppen in ihrer Wirtschaftskraft zu schwächen oder zumindest zu Zugeständnissen zu bewegen.

Doch wie stellen sich die Bedrohungen in der heutigen Zeit dar und welche Denkmuster und Analogien innerhalb der Geschichte können im Kampf gegen Seeräuberei und Terrorismus auf See zum Verständnis beitragen?

Nicht alle Facetten des Themas oder auch Epochen in denen Piraterie bedeutsam war, können hier abgedeckt werden. Im ersten Teil soll anhand ausgewählter Beispiele der Geschichte aufgezeigt werden, nach welchen Denkmustern Seeraub sich einerseits etablierte und andererseits bekämpft wurde, sowie welche Forderungen sich aus dem Kampf gegen Piraterie ergaben. Formen jüngster Akte von Piraterie und Terrorismus zur See werden im weiteren Verlauf am Beispiel des Piracy Hot Spot am Horn von Afrika betrachtet und die Risiken für die internationale Sicherheit aufgezeigt.

2 Die Piraterie im Mittelmeer in der Antike

2.1 Seeräuberei als Herausforderung für das römische Imperium

Die Seeräuberplage und ihre erfolgreiche Bekämpfung 67 v.Chr. im antiken Mittelmeerraum kennzeichnet ein zentrales Kapitel in der Geschichte der Piraterie. In keiner

Blockaden, Minen und Kanonen

–

Politische Handlungsfähigkeit zur See

von

David Issbrücker

Einleitung

Blockaden, Minen und Kanonen – dieser Dreiklang maritimer Machtmitteln beschwört unweigerlich Bilder eines klassischen Seekrieges herauf. Zwei hochgerüstete Flotten stehen sich mit gerichteten Rohren zur Entscheidungsschlacht um die Seeherrschaft gegenüber.

Nachdem sich der Pulverdampf des Ost-West-Konfliktes verzogen hat, scheint ein derartiger Krieg in naher Zukunft für Deutschland glücklicherweise in weite Ferne gerückt zu sein. Dennoch werden unsere Kriegsschiffe bisher für Einsätze in solchen kriegerischen Konflikten gebaut. Sind Seestreitkräfte im heutigen sicherheitspolitischen Umfeld folglich überflüssig? Sind sie gegenwärtig nur noch ein „Botschafter in Blau“, eine Form der Subvention für die Werftindustrie oder gar ein überholtes Statussymbol aus vergangener Zeit?

Oder gibt es Aufgaben, die nur eine Marine erfolgreich durchführen kann? Ist sie gar ein besonderes sicherheitspolitisches Mittel, welches in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen wird?

Ausgehend von einem Begriff der Maritimen Sicherheit werden Möglichkeiten der staatlichen Einflussnahme genannt. Im Besonderen geht es um Anteil und Bedeutung von Seestreitkräften im Kontext der Sicherheit zur See. Drei Fallbeispiele aus fernerer und jüngerer Geschichte beleuchten deren Einfluss auf einzelne Bereiche der Sicherheit. Aus ihnen werden Schlussfolgerungen gezogen, welche zusammengefasst die Fragestellungen aufnehmen und eine Antwort formulieren. Am Ende steht ein kurzer Ausblick über mögliche Entwicklungen und deren Folgen für die maritime Sicherheit.

Ausgangssituation

Was verbirgt sich nun hinter der Formel „Sicherheit zur See“? Ausgangspunkt für das gegenwärtige Begriffsverständnis ist eine Zunahme der sicherheitspolitischen Komplexität im maritimen Umfeld nach dem Ende des Kalten Krieges. Kennzeichnend ist eine auf sichere Seeverbindungswege angewiesene globalisierte Weltwirtschaft. Diese

Seeverbindungswege in einer globalisierten Welt

von

Jessica Grethe

Einleitung

Seeverbindungswege in einer globalisierten Welt sind das Thema das hier zu behandeln ist., Seeverbindungswege – Auto – Handy – Navigationsgerät – Tankstelle – wo ist denn hier der Zusammenhang? Ganz einfach, ohne Seeverbindungswege gäbe es wahrscheinlich kein Auto, kein Handy, kein Benzin – jedenfalls keins, dass sich ein normaler Bürger leisten könnte. Dies führt zu der zu folgenden Kernfrage. Wie ist die Abhängigkeit der Weltwirtschaft und Deutschlands von sicheren Seeverbindungsweegen in einer globalisierten Welt heute? Dabei soll sich schwerpunktmäßig mit dem Aspekt des Generalthemas der Bedeutung der Sicherheit zur See für freien Handel beschäftigt werden.

Zunächst geht es um eine Definition des Begriffes Globalisierung und daran anschließend, die Verflechtungen der heutigen Weltwirtschaft aufzuzeigen, wobei die vorherrschenden Transportarten und die Rohstoffsituation der Einfachheit halber unter dem Schwerpunkt Erdöl dargestellt werden soll. Da Seeverbindungswege in Häfen beginnen und enden, sind auch diese Drehscheiben des Welthandels nicht außer Acht zu lassen. Anschließend sollen die heute wichtigen Seeverbindungswege, ihre Engstellen und mögliche Bedrohungen ins Auge gefasst werden. Um die Frage der Bedeutung von Seeverbindungsweegen zu beantworten, ist auf das historische Beispiel des Suezkanals hinzuweisen. Hieran sollen die damaligen wirtschaftlichen Folgen untersucht werden, um dann zu Auswirkungen von Störungen und Bedrohungen der Seeverbindungswege, sowie gegenwärtigen der Abhängigkeit von Seeverbindungsweegen zu kommen.

Globalisierung

„Globalisierung“ ist heutzutage in aller Munde. Für die einen ist sie ein Wundermittel, das alle Probleme der Welt lösen kann, für die anderen die Wurzel allen Übels. Bei vielen Treffen der Industriemächte treten Globalisierungsgegner auf – je nach Ausrichtung mehr oder weniger friedlich. Doch die wenigsten können den Begriff Globalisierung überhaupt einordnen. Der Versuch ihn zu definieren gleiche, wie der Soziologe Ulrich Beck sagte, dem Versuch einen Pudding an die Wand zu nageln.¹ Trotzdem soll

Maritime Sicherheit

—

Der zukünftige Beitrag der Marine

von

Daniel Lärer

1 Das Interesse Deutschlands an freiem Handel und politischer Handlungsfähigkeit und der Auftrag der Marine

„Sicherheit und die persönliche Freiheit sind die einzigen Dinge, die ein Einzelwesen nicht selbst gewährleisten kann“, so Honoré Gabriel de Riqueti Graf von Mirabeau im XVIII. Jahrhundert.

Heutzutage lauten die dazugehörigen Schlagworte „ressortgemeinsam“ und „multinational“. Jedoch stellt sich schnell die Frage, wie diese Begriffe mit Leben gefüllt werden können und welcher Auftrag der Marine dabei zukommt. Im Jahr 2011 wird der Jade-Weser Port in Wilhelmshaven feierlich eröffnet. Zur Einweihung durchtrennt der Ministerpräsident des Landes Niedersachsen das symbolische rote Band. Um die Bedeutung des Hafens herauszustellen erweist die Fregatte NIEDERSACHSEN den Anwesenden mit einem Sailpass die Ehre. Zeitgleich erreicht ein nordkoreanischer Düngemittelfrachter sein Ziel: Scheinbar zur Entladung seiner Ware steuert er auf den Hafen zu. Kurz, nachdem der Düngemittelfrachter ROTE WOLKE an der Pier fest gemacht hat, wird sein Name Programm: Er explodiert. Die Folgen sind vergleichbar mit dem Unglück der mit Sprengstoff beladenen MONTBLANC, die im 1. Weltkrieg am 6.12.1917 vor Halifax ein ähnliches Schicksal erlitt: Der Hafen mit allen Anlagen ist vollständig zerstört, die Region ist tief getroffen. Schlimmer noch, große Teile der Flotte sind ähnlich wie zu Zeiten der Blockade im 1. Weltkrieg am Auslaufen gehindert. Der psychologische Schock und der Umfang des wirtschaftlichen Schadens dieses wichtigen Seehafens sitzen tief. Sie beeinträchtigen die wirtschaftliche und politische Handlungsfähigkeit Deutschlands.

Ereignisse dieser Größenordnung ziehen gewöhnlich ernste Fragen nach sich: Wie konnte es zu einem Desaster solchen Ausmaßes kommen? Warum wurde die Gefahr nicht im Laufe des Transits eines Frachters wie der ROTEN WOLKE auf einer fiktiven Seereise von beispielsweise Cochin nach Wilhelmshaven erkannt? Warum hatte auch das letzte Glied in der Kette Maritimer Sicherheit, die Polizeikräfte von Bund und Land weder Kenntnis von der Bedrohung noch die Fähigkeit das Schicksal abzuwenden? Hätten den Vollzugskräften der Polizei dafür die notwendigen Mittel zur

Verfügung gestanden? Eine Fregatte, wie die NIEDERSACHSEN hätte vielleicht eingreifen können, aber auf welcher Rechtsgrundlage?

Das dargestellte Szenario zeigt, wie vielschichtig die Thematik „Maritime Sicherheit“ ist. Sie reicht vom Fischer vor Grönland über Pipelines in der Ostsee bis hin zu Piraten vor Afrika. Innerhalb dieser Bandbreite sind die Rechte und Pflichten zur See auf 30 Behörden aus fünf Bundesländern und fünf Ministerien verteilt. Die Marine ist darin nur ein Akteur unter vielen. Wie in einem Orchester spielt sie ein Instrument, das zum Gelingen des Konzerts beiträgt. Sie hat einen Auftrag, der sich aus dem Weißbuch zur Sicherheitspolitik 2006 und der Konzeption der Bundeswehr ableitet. Beide tragen der wirtschaftlichen Abhängigkeit Deutschlands von der See¹ Rechnung. Primär handelt es sich bei unserem Auftrag darum, unsere Mittel nach den politischen Vorgaben einsetzen zu können, um Deutschland vor äußeren Gefahren zu schützen. Jedoch sind die Grenzen zwischen innerer und äußerer Sicherheit nicht mehr erkennbar. Keine Nation allein hätte die Sicherheit der ROTEN WOLKE auf ihrem tagelangen Transit durch die Welt allein gewährleisten können. Gegenwärtige Bedrohungen sind grenzüberschreitend und widersprechen der Idee der klassischen Verteidigung von Territorien und Grenzen. Ein verheerender Anschlag in der Qualität der Explosion der ROTEN WOLKE beeinträchtigt Deutschlands äußere und innere Sicherheit sowie politische und wirtschaftliche Interessen. Um der Bedrohung zu begegnen, sind staatliche und nicht-staatliche Akteure gleichermaßen gefordert.

Welche Ursachen und Mängel auf der Ebene staatlichen Handelns lassen sich identifizieren? Auf welche Weise könnten die Defizite angegangen werden und welches Instrument könnte die Marine im Orchester spielen? Welche Bemühungen wurden in Deutschland zum Thema Maritime Sicherheit bisher unternommen? Wie ist die Marine eingebunden, um ihre Pflicht zu erfüllen? Über welche technischen, organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten verfügt die Marine zur Auftragsbefreiung? Wenn wir die Reise der ROTEN WOLKE von Indien bis zum Anschlag betrachten, finden wir vielleicht einige Antworten.

Ich möchte zeigen, wie wir im Rahmen der Prävention den Lagebildaufbau optimieren können, und dass wir uns auch im Rahmen der Reaktion, einer nationalen und multinationalen Zusammenarbeit auf allen Ebenen nicht verschließen können. Zu guter Letzt möchte ich auf die, im Rahmen der Repression, notwendigen Ergänzungen vorhandener Rechtsgrundlagen eingehen.

2 Maritime Sicherheit

2.1 Entwicklung des Bewusstseins für Maritime Sicherheit

Seit der damalige geopolitische Dipol in den 90er Jahren zu Bruch ging, spielt Deutschland als Industriestaat mit weltweiter Verflechtung, zahlreichen Bündnissen und einer zentralen geographischen Lage, eine Schlüsselrolle in den Bereichen Stabilität und Frieden. Der definierte Auftrag zur Interessenvertretung, seien sie politischer oder wirtschaftlicher Natur, tauchte seit 1848 verschiedentlich in den Überlegungen zur Ausrichtung einer Deutschen Marine auf. In der Geschichte lassen sich auch Bei-

Aus der Ansprache des Inspektors der Marine VAdm Nolting zur HiTaTa 2009 am 15. Januar 2009

von

Wolfgang E. Nolting

Das Thema der diesjährigen HiTaTa, „Bedeutung der Sicherheit zur See für den Freien Handel und politische Handlungsfähigkeit“ ist, rückblickend gesehen, überaus weise und treffend gewählt worden. Dafür danke ich dem Befehlshaber ausdrücklich.

Selten konnte im Rahmen einer HiTaTa so erfolgreich und mit einer derartigen Aktualität versehen der Bogen zwischen der Geschichte, den daraus gezogenen Lehren und Erfahrungen zu dem aktuellen Marinealltag gespannt werden.

Piraterie, maritime Sicherheit und die Verantwortung der internationalen Gemeinschaft haben in den vergangenen Wochen nicht nur die Politik, die Presse, sondern auch unseren Marinealltag im Ministerium, im Marineamt und vor allem in der Flotte im Wesentlichen bestimmt.

Die Aktivitäten der Piraten vor Somalia haben als Katalysator für eine in Deutschland viel zu lange verschleppte Diskussion gewirkt. Noch vor Jahresfrist war die Reaktion auf unsere Mahnungen in bezug auf die zunehmende Piraterie mehr als zurückhaltend. Die von einigen wenigen immer wieder postulierte Gefahr der schleichen Legalisierung des Einsatzes der Bundeswehr im Inneren wirkte wie ein Bremsklotz bei der dringend notwendigen Auseinandersetzung mit diesem Themenkomplex. Auch ist deutlich geworden, dass es interministeriell bisher keine tiefgreifenden Diskussionen oder Eventualpläne im Vorfeld gegeben hat. Hinzu kommt das häufig fehlende oder bestenfalls nur marginal ausgeprägte maritime Bewusstsein in unserer Gesellschaft. Unser Bundespräsident Dr. Köhler hat es auf der Konferenz „Impulse 21“ im letzten Jahr wie folgt umschrieben:

„Wir Deutsche sind gut beraten, gründlicher darüber nachzudenken und zu diskutieren, wie wir unsere Interessen definieren, schützen und durchsetzen und wie wir mithelfen, die Welt friedlicher und sicherer zu machen. Dieser Debatte sollten entsprechende Entscheidungen folgen und den Entscheidungen konsequentes Handeln!“

Die rechtlichen Grundlagen für die Teilnahme an der ESVP Mission wurden am 19. Dezember 2008 durch den Bundestag gelegt. Damit war ein erster, wesentlicher Schritt getan. Für uns hat diese Entscheidung ein neues Kapitel im Buch der Einsätze der Deutschen Marine aufgeschlagen, sicherlich auch mit einem guten Motivationsschub für die handelnden Besatzungen.

Die Notwendigkeit einer gut ausgestatteten Marine im Einsatz, die Bedeutung der maritimen Aspekte unserer Sicherheitspolitik ist somit weiter gestiegen.

Mehr und mehr setzt sich in der Politik, aber auch in der Bevölkerung die Erkenntnis durch, dass das 21. Jahrhundert das Zeitalter der Globalisierung und damit eben auch ein maritimes Zeitalter ist. Ich hoffe, dass das „freundliche Desinteresse“ der Gesellschaft an dem Auftrag und den Einsätzen der Bundeswehr und der Marine langsam einem wachsenden Bewusstsein für unsere nationalen Sicherheitsinteressen weicht.

Um das zu unterstreichen, lassen Sie mich einen Blick auf die aktuelle Einsatzlage aus ministerieller Sicht werfen:

Anfang des Jahres 2008 haben wir nach 1½-jähriger Führung das Kommando über den maritimen Anteil von UNIFIL abgegeben. Der politische Erfolg des Einsatzes, der auf guten und soliden militärischen Leistungen fußt, findet national wie internationale Anerkennung.

Wir stellen für UNIFIL deshalb auch weiterhin ein umfassendes Fähigkeitspaket sowie bilaterale militärische Ausrüstungs- und Ausbildungshilfe bereit. Wir genießen die ungebrochene Anerkennung der libanesischen Regierung und den Respekt Israels. Ob daraus im Rahmen einer möglichen Friedenslösung rund um den Gaza-Streifen neue Aufgaben für die Bundeswehr entstehen könnten, bleibt abzuwarten.

Auch im Rahmen OEF werden wir weiterhin mit Einheiten die friedensstabilisierenden und friedensschaffenden Maßnahmen der UN, der NATO und der EU unterstützen. Am Dienstag übernahm mit Admiral Brinkmann erneut ein deutscher Flaggoffizier die Führung von OEF.

Bei der bereits erwähnten ESVP-Mission ATALANTA zur Bekämpfung der Piraterie werden wir neben der Abstellung einer Einheit, voraussichtlich ab Ende Mai zudem den Deputy Commander im OHQ in Northwood stellen. Auch das EU FHQ, das den Verband von See aus führt, unterstützen wir personell.

Unsere Beteiligung an den ständigen Einsatzverbänden der NATO bleibt unverändert.

Vor diesem Hintergrund ist mir nicht wirklich wohl bei dem Gedanken, dass sich für das Jahr 2009 noch nicht durchgehend eine Nation zur Führung von UNIFIL bereit erklärt hat. Hinzukommt, dass derzeit das SOR unterschritten ist und denkbare Angriffe aus dem Libanon nicht lückenlos überwacht werden können. Hier schauen schon jetzt wieder alle auf uns!

Meine Absicht ist es jedoch, frühestens im Oktober erneut die Führung bei UNIFIL zu übernehmen, um dann hoffentlich die Tür zu schließen und die Operation offiziell zu beenden. Dass die militärische Operation Israels im Gaza-Streifen und in den vorgelagerten Gewässern darüber hinaus das Potential einer neuerlichen UN-Mission zur Verhinderung von Waffenschmuggel hat, erwähnte ich bereits.

Nicht zuletzt wegen dieser Mehrfachbelastung aus UNIFIL TF 150, Operation ATALANTA und der Besetzung der SNMGs habe ich angeordnet, dass der EAV 2009 entgegen ursprünglicher Planung nicht das Kap Horn umrunden wird. Wir brauchen den Verband u.U. zeitnah als operative Reserve für unsere derzeitigen und evtl. neuen, unerwarteten Einsatzaufgaben. Ich denke, dass das nun angedachte Programm für den EAV, das auch das Manöver UNITAS GOLD in der Karibik einschließt, dennoch ausgesprochen attraktiv ist.

Operation Atalanta

von

Heinrich Walle

Wegen der Bedrohung durch Piraten gilt die Küste von Somalia als eines der gefährlichsten Gewässer der Welt. Vom Golf von Aden – zwischen dem Jemen und dem Norden Somalias, als am Horn von Afrika bekannt, verläuft eine zentrale Schifffahrtslinie, die vor allem für die Öllieferungen aus dem Nahen Osten von entscheidender Bedeutung ist. Ihr Schutz ist für die Handelsschifffahrt notwendig, denn noch im Jahr 2008 kaperten Piraten aus Somalia mehr als 30 Schiffe.

Aus diesem Grunde beschloss die Europäische Union Anfang November 2008 im Rahmen der Mission **EU NAVFOR** (European Union NAVAL FORces) **Somalia - Operation Atalanta** mehrere Kriegsschiffe und Soldaten zur Bekämpfung der Piraterie in diese Region zu entsenden. Damit sollte die bisherige **NATO-Operation Allied Provider** mit Einheiten der **Standing NATO Maritime Group 2** abgelöst werden.

Bei der **EU NAVFOR Somalia - Operation Atalanta** handelt es sich um eine Operation der EU zum Schutz von humanitären Hilfslieferungen nach Somalia, der freien Seefahrt und zur Bekämpfung der Piraterie im Golf von Aden. Mit diesem Namen wird auch der gemischte multinationale Marineverband bezeichnet. Diese Operation ist die erste maritime ESVP-Operation der Europäischen Union. Ihr Name bezieht sich auf die jungfräuliche Jägerin Atalanta aus der griechischen Mythologie.

Die Operation begann am 8. Dezember 2008. Am 19. Dezember 2008 beschloss der Deutsche Bundestag die Beteiligung Deutschlands. Der „Schutz der Schiffe des Welternährungsprogrammes“ bildet den Schwerpunkt des Mandats. Dies kann aber auch durch den Einsatz von „...bewaffneten Kräften an Bord dieser Schiffe, insbesondere wenn sie die Hoheitsgewässer Somalias durchqueren“, erfolgen. Ferner sollen die deutschen Kräfte „im Einzelfall und bei Bedarf (...) zivilen Schiffen im Operationsgebiet“ Schutz gewähren und zur „Überwachung der Gebiete vor der Küste Somalias, einschließlich der somalischen“, sowie zur Abschreckung, Verhütung und Beendigung von seeräuberischen Handlungen oder bewaffneten Raub-überfällen, die im Operationsgebiet begangen werden könnten,“ beitragen. (Antrag der Bundesregierung zur Beteiligung deutscher Streitkräfte an der EU-geführten Operation Atalanta, Bundesdrucksache 16/11337 vom 10. Dezember 2008)

Die deutsche Beteiligung begann am 22. Dezember 2008. Das Mandat ist bis Ende 2010 begrenzt. Seit Juni 2009 gehört auch der Einsatz von Bordschutzkräften der Marine an Bord von Handelsschiffen zu den Aktivitäten der Bundeswehr im Rahmen von **Atalanta**. Zu diesem Zweck werden jeweils zehn Soldaten der Marine für einen Zeitraum von einer Woche mit Waffen, Munition und eigener Verpflegung an Bord gefährdeter Schiffe einquartiert. Nach dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist für die Bundeswehr eine Personalobergrenze von 1.400 Soldaten festgeschrieben. Am 18. Juni 2009

wurde nach einer Mandatserweiterung das Seegebiet und der Luftraum bis zu 500 Seemeilen vor Somalia und seiner Nachbarländer einschließlich der Seychellen als erweitertes Einsatzgebiet festgelegt.

Im Sommer 2009 beteiligten sich neben der Bundesrepublik Deutschland noch weitere sechs Staaten der EU mit ihren Marineeinheiten an der **Operation Atalanta**. Von der deutschen Marine stand zu Beginn der Operation die Fregatte *Karlsruhe* (F 212) im Einsatzgebiet. Sie wurde am 8. Februar 2009 von der im Januar 2009 aus Wilhelmshaven ausgelaufenen Fregatte *Rheinland-Pfalz* (F 209) abgelöst. Am 22. August 2009 traf das Schiff nach sieben Monaten im Einsatz wie der in seinem Heimathafen ein.

Nach Presseberichten vom Juli 2009 konnten von Marine-Einheiten der EU bei der **Operation Atalanta** 42 Schiffe des Welternährungsprogramms mit mehr als 250.000 Tonnen Hilfsgütern in 24 Gruppentransporten sicher geleitet werden. Außerdem wurden bis zu diesem Zeitpunkt 201 Handelsschiffe unbehelligt durch den Transitkorridor im Golf von Aden geführt. Bis zur Jahresmitte wurden durch Seestreitkräfte in der **Operation Atalanta** 27 Piratenangriffe direkt abgewehrt und 59 der Piraterie verdächtige Personen an Kenia zur Strafverfolgung abgegeben.

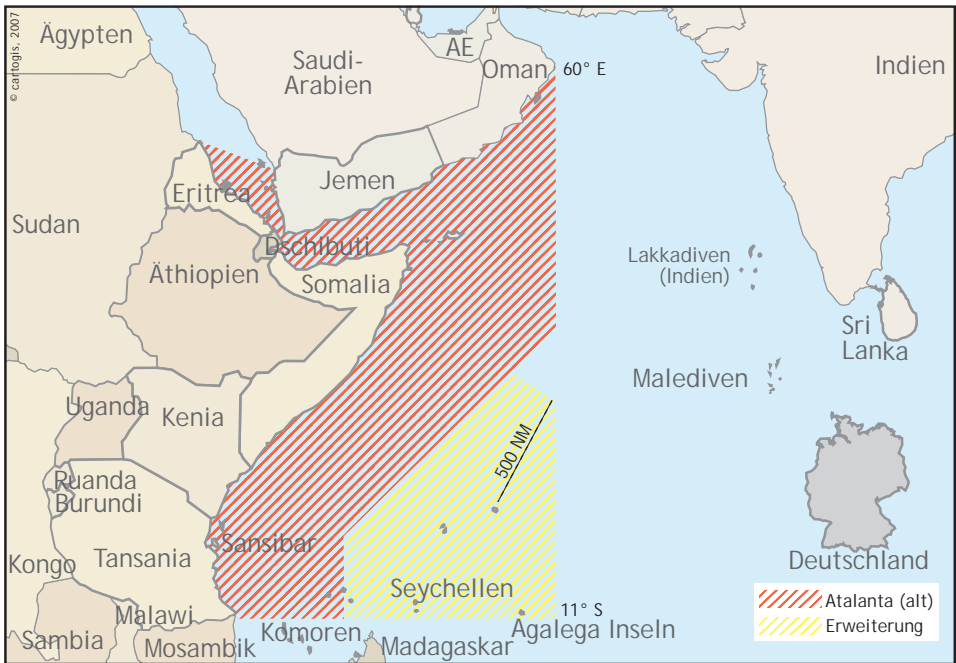


Abb. 1: Karte des Einsatzgebietes der an EU NAVFOR Somalia Operation Atalanta teilnehmenden Seestreitkräfte mit der am 18. Juni 2009 von der EU beschlossenen Erweiterung. Damit ist das Einsatzgebiet Atalanta etwa zwölfmal größer als die Fläche der Bundesrepublik Deutschland.

(Erstellung der Grafik auf Grundlage der Angaben von Kapitän z. See Markus Krause Traudes und Fregattenkapitän Thorsten Geldmacher)