

Julian Pawlak (Hrsg.)

„DER DREIZACK GEHÖRT IN UNSERE FAUST.“ - MARINESTRATEGIE IN VERGANGENHEIT, GEGENWART UND ZUKUNFT

Publikation zur Netzwerktagung in Laboe/Kiel, 22. – 24. Februar 2017



Mit Beiträgen von

Sybille Reinke de Buitrago

Oliver Daum

Heiko Herold

Anja Menzel

Nikolaus Scholik

Impressum

Institut für Sicherheitspolitik (ISPK)
an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Düsternbrooker Weg 77a
24105 Kiel

Über den Herausgeber

Julian Pawlak ist wissenschaftliche Hilfskraft in der Abteilung Maritime Strategie & Sicherheit am Institut für Sicherheitspolitik an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.

Bildnachweis

Umschlagvorderseite (v.l.n.r.): *Arktischer Ozean (1. Juli 2008) Die USS Providence (SSN 719) geht am Nordpol im Arktischen Ozean vor Anker, um dem 50. Jahrestag des ersten Polar-Transits eines U-Boots durch die USS Nautilus (SSN 571) im Jahr 1958 zu gedenken.* U.S. Navy Photo by Yeoman 1st Class J. Thompson/Released (http://www.navy.mil/view_image.asp?id=61608) [Public domain], via Wikimedia Commons; *Die Deutsche Beteiligung an der SNMG1, Fregatte RHEINLAND-PFALZ*, Fotograf Matthias Borchardt, Deutsche Marine.

Umschlagrückseite (v.l.n.r.): *Ein Frachter wird von einem EU Naval Force-Hubschrauber beobachtet*, Copyright by EUNAVFOR: OP Atalanta, (<https://www.flickr.com/photos/eunavfor/8248947223/in/album-72157632180673853/>); *Marineehrenmal Laboe*, By Eduard47 (Own work) [CC BY-SA 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)], via Wikimedia Commons.

Disclaimer

Die veröffentlichten Beiträge mit Verfasserangabe geben die Ansicht der betreffenden Autoren wieder. Ihre Texte reflektieren nicht notwendigerweise die Meinung des Herausgebers, des Instituts für Sicherheitspolitik oder der Deutschen Maritimen Akademie.

GELEITWORT

*Dr. Sebastian Bruns,
Leiter der Abteilung Maritime Strategie &
Sicherheit,
Institut für Sicherheitspolitik an der
Universität Kiel (ISPK)*

Marinestrategie – ein solches Wort erweckt bei manch argwöhnischem Beobachter wohl noch immer Assoziationen mit Schlachtengemälden aus vergangenen Jahrhunderten. Vor manch geistigem Auge zieht womöglich gar ein Schlachtschiff der Kriegsmarine vorbei. Und dann trägt die 2017 ausgerichtete Konferenz auch noch ein Zitat des Marineenthusiasten Kaiser Wilhelm II. (nur auf den zweiten Blick als wörtliches Zitat erkennbar) im Titel. Revanchismus, Elfenbeinturm, gefangen im Gestern? Mitnichten! Mit der erstmals durchgeführten Wissenschaftlichen Netzwerktagung, veranstaltet von der Abteilung Maritime Strategie & Sicherheit am Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK) gGmbH und der Deutschen Maritimen Akademie (DMA), gelang es den Ausrichtern, erstmals ein dezidiertes Forum zu bieten, um gerade jüngeren Kolleginnen und Kollegen eine Möglichkeit zu bieten, ihre Arbeiten vorzustellen und sich mit Gleichgesinnten zu vernetzen.

Auch wenn maritime Fragen in Geschichts-, Politik- und Rechtswissenschaft mittlerweile deutlich mehr Raum einnehmen als noch vor einer Dekade, fehlt bislang im deutschsprachigen Raum die Möglichkeit, die Netzwerkbildung für Fachleute (mit und ohne Uniform) zu intensivieren. Das sehr bedauerliche Fehlen von Masterstudiengängen in Maritimen (Sicherheits-) Studien sowie von Lehrstühlen für Marinegeschichte macht sich auch hier schmerzlich

bemerkbar.¹ Internationale Tagungen wie das alle zwei Jahre ausgerichtete *McMullen Naval History Symposium* (Annapolis, USA) für Marinehistoriker sind gerade für den Nachwuchs angesichts oft prekärer akademischer Vertrags- und Verdienstmöglichkeiten häufig unerschwinglich. Andere Zusammenkünfte wie die etwa alle zwei Jahre stattfindenden Zusammenkünfte der *European International Studies Association* (EISA) oder des *World International Studies Council* (WISC), die seit WISC 2010 in Stockholm immerhin eine maritime Sektion aufweisen, sind ziemlich theorielastig und mit vielen tausenden Teilnehmern oft allzu überwältigend. Viele maritime sicherheitspolitische Konferenzen in Deutschland leiden hingegen unter Überalterung des Einladungskreises, sperriger und manchmal schlichtweg langweiliger Themensetzung und (insbesondere für Nachwuchskräfte) wenig motivierender Homogenität des Plenums. Eine wissenschaftliche innovative Plattform für den deutschsprachigen Bereich, die qualifizierten Studierenden und Young Professionals beider Geschlechter offensteht und ein Karrierenetzwerk bietet, fehlte mithin völlig. Es sind aber gerade die Praxisnähe und interdisziplinärer Austausch, die ISPK und DMA gemeinsam fördern möchten, nicht zuletzt, um ebenjene Nachwuchskräfte zu motivieren, am maritimen Ball zu bleiben und der maritimen Diskussion nicht von der Fahne zu gehen.

Insgesamt zog die in Laboe und Kiel ausgerichtete Tagung rund 30 Teilnehmer aus Universitäten, Forschungseinrichtungen, Think Tanks, Wirtschaft und Verbänden an – und damit etwa doppelt so viele wie erhofft. Unter den Vortragenden waren Kolleginnen und

¹ Vgl. Sebastian Bruns, „Seebblindheit trifft Seevergessenheit“, *MarineForum* 7/8-2012, S.1.

Kollegen aus Deutschland, Österreich, Polen und Großbritannien, vom Leutnant zur See der Deutschen Marine bis zum Brigadegeneral des Österreichischen Bundesheeres, Promovierte ebenso wie Promovierende, Praktiker und Wissenschaftler aus den Bereichen Seerecht, Politologie und Geschichtswissenschaft sowie ein aus Film und Fernsehen bekannter Unterwasserarchäologe. Die Themen reichten von Gesamt- und Militärstrategie über Wracktauchen, Technologie und moderne Piraterie bis hin zur Trends in der Entwicklung von alliierten Seestreitkräften, industrieller Basis und marinegeschichtlichen Fallstudien. Einige Kollegen haben das Angebot angenommen, ihre Beiträge in Aufsatzform einzureichen; eine Auswahl davon haben wir in dieser Publikation zusammengestellt. Der Dank der Veranstalter gilt den Autoren, deren Meinung selbstverständlich ihre eigene bleibt und nicht notwendigerweise die der Ausrichter darstellt, sowie dem Herausgeber Julian Pawlak, Wissenschaftliche Hilfskraft am ISPK, der auch die redaktionelle Arbeit übernahm.

Das Format des „Dreizack“ soll künftig an wechselnden Orten fortgesetzt werden, stets unter dem Maßstab, sich mit Fragen maritimer Strategie und Marine in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft zu befassen.² Angesprochen sind somit Politikwissenschaftler, Historiker, Rechtswissenschaftler, Regionalexperten, Unterwasserarchäologen und Militärangehörige in Deutschland, Österreich, der Schweiz und im jene deutschen Muttersprachler, die im Ausland tätig sind. Das Ziel ist Etablierung eines losen Netzwerks (im Gegensatz zu einem „Think Tank“, Verein o.ä.) zur nachhaltigen Durchsetzung maritimer Expertise in Politik, Wissenschaft, Wirtschaft,

Verwaltung und Militär, basierend auf wissenschaftlicher Ernsthaftigkeit, Überzeugung und nicht zuletzt einer guten Portion Spaß an der Sache.

² Die zweite Tagung dieser Art findet vom 21. – 23. Februar 2018 in Wien statt. Interessenten wenden sich bitte an Dr. Nikolaus Scholik, Austria Institut

für Europa- und Sicherheitspolitik (AIES), E-Mail: ncscholik@aon.at.

INHALTSVERZEICHNIS

DIE ROLLE DER DEUTSCHEN MARINE IM KOSOVO-KRIEG 1998/99 (DR. HEIKO HEROLD)	1
DIE ARKTIS IN DER MARINESTRATEGIE GROßER UND MITTLERER MÄCHTE (DR. SYBILLE REINKE DE BUITRAGO)	11
BREXIT UND DIE MARITIME KOMPONENTE EUROPÄISCHER SICHERHEIT (DR. NIKOLAUS SCHOLIK)	23
PIRATERIEBEKÄMPFUNG IN DER STRAßE VON MALAKKA – ERFOLGREICHE KOOPERATION ZWISCHEN DEN ANRAINERSTAATEN? (DIPL.-POL. ANJA MENZEL)	32
IST DAS NOCH GERECHT ODER KANN DAS WEG? – ZUR RELEVANZ DES NEUTRALITÄTSRECHTS (DR. IUR. OLIVER DAUM)	39
TAGUNGSPROGRAMM	46
IM SCHATTEN DES DREIZACKS - VERNETZUNG DER MARINE-FORSCHUNG IN KIEL UND LABOE...	49

DIE ROLLE DER DEUTSCHEN MARINE IM KOSOVO-KRIEG 1998/99

*Dr. Heiko Herold,
Historiker, Hamburg*

Im Gegensatz zu den anderen größeren Auslandseinsätzen der Deutschen Marine seit Anfang der 1990er Jahre ist die Beteiligung der deutschen Seestreitkräfte am Kosovo-Krieg, im Rahmen der NATO-Operationen „Determined Force“ und „Allied Force“, bislang von der politik- und militärwissenschaftlichen Forschung ignoriert worden³. In der wenigen Fachliteratur, die sich mit dem Einsatz der Bundeswehr im Rahmen des Kosovo-Krieges befasst, wird der Einsatz der Marinestreitkräfte – wenn überhaupt – nur am Rande erwähnt. Der Fokus liegt auf der Beteiligung der deutschen Luftwaffe an der Operation „Allied Force“ (siehe dazu exemplarisch: Friedrich 2005; Kuebart 2002; Rieks/Weigold 2000: S. 30-34; Spindler 2000). Das ist auch verständlich, denn im Gegensatz zu den deutschen Marineeinheiten, die primär für Seeraumüberwachung zuständig waren, hat die Luftwaffe aktiv an den Kampfhandlungen teilgenommen. Und ihr Einsatz markiert eine historische Zäsur: es war der erste Kampfeinsatz deutscher Soldaten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges.

Seit Mitte 2010 widmet sich das Forschungsprojekt „Einsatzarmee Bundeswehr“ am Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (ZMSBw) der Erforschung zeitgenössischer deutscher Militärgeschichte (MGFA 2010). Dabei stehen vor allem die Einsätze des Heeres im Vordergrund, allen voran der Afghanistan-Einsatz (ZMSBw o. J. a). Nur ein Forschungsprojekt widmet sich einem Marine-Einsatz, der deutschen Beteiligung an der NATO-Embargooperation „Sharp Gu-

ard“ (ZMSBw o. J. b)⁴. Es gibt auch ein Forschungsprojekt zur deutschen Beteiligung an der Operation „Allied Force“ und der Kosovo Force (KFOR), bei dem jedoch der Fokus auf den Einsätzen der Luftwaffe und des Heeres liegt (Kriemann o. J.). Das ist symptomatisch, nicht nur für die deutsche militärhistorische, sondern auch für die deutsche politik- und militärwissenschaftliche Forschung. Zu Recht konstatiert der ehemalige Inspekteur der Marine, Vizeadmiral a. D. Lutz Feldt, in einem jüngst erschienenen Sammelband über „Maritime Sicherheit“, die Deutschen seien „Sea blind“ (Feldt 2013).

Die wissenschaftliche Aufarbeitung deutscher Militäreinsätze seit der Wiedervereinigung stellt den Historiker vor kaum überwindbare Schwierigkeiten: deutsches und international relevantes Aktenmaterial ist nicht frei zugänglich, da es meist langjährigen Schutzfristen unterliegt. In Deutschland beträgt die allgemeine Schutzfrist für nicht geheime Dokumente auch gemäß des neuen Bundesarchivgesetzes vom März 2017 weiterhin dreißig Jahre (Bundesgesetzblatt (2017): S. 413, §11, Abs. 1). Das Bundesministerium der Verteidigung hat die Historiker des ZMSBw ausdrücklich von dieser Schutzfrist befreit, sie gilt jedoch für alle anderen Historiker, derzeit auch für diejenigen, die als selbständige Historiker im Auftrag des ZMSBw tätig sind (Schiel 2012: S. 162, Anm. 7; Steidel 2010, S. 188 f.). Deshalb können sich meine folgenden Ausführungen nur auf öffentlich zugängliches Material, Gespräche mit Zeitzeugen und nicht zuletzt meine eigenen Aufzeichnungen stützen, die ich als Besatzungsangehöriger der Fregatte „Rheinland-Pfalz“ während meines Einsatzes im Rahmen der Operationen „Determined Force“ und „Allied Force“ von Mitte Januar bis Ende April 1999 gemacht habe⁵.

³ Neben einigen Presseartikeln ist derzeit die einzige nennenswerte Literatur zu diesem Thema: Herold 2001; Herold 2002; Löffler 2001.

⁴ Teilergebnisse von Schiels Forschungen sind bereits veröffentlicht worden. Vgl. Schiel 2012; Schiel 2014.

⁵ Qualifizierte Interviews habe ich bislang nicht führen können. Meine bisherigen Gespräche mit Zeitzeugen, allesamt ehemalige Besatzungsangehörige der deutschen Kriegsschiffe, die vor und während des Kosovo-Krieges in der Adria eingesetzt waren, brachten keine relevanten Erkenntnisse zutage, die

Operation „Determined Force“

Der Kosovo-Konflikt, der in den Jahren 1998/99 eskalierte, hatte eine lange Vorgeschichte, deren Ursprünge bis in das 19. Jahrhundert zurückreichen, als sich die serbische und die albanische Nationalbewegung herausbildeten. Unter Josip Broz Tito war dem Kosovo mit seiner mehrheitlich albanischen Bevölkerung 1974 eine weitreichende Autonomie innerhalb Jugoslawiens eingeräumt worden. Als im März 1989 der damalige jugoslawische Präsident Slobodan Milošević diesen Status aufhob, wuchsen infolgedessen die politischen und ethnischen Spannungen, die schließlich um die Jahreswende 1997/98 in eine bewaffnete Auseinandersetzung zwischen albanischen Rebellen der *Ushtria Çlirimtare e Kosovës*⁶ (UÇK, Kosovo-Befreiungsarmee) und den jugoslawischen Sicherheits- und Streitkräften mündete. Als in der ersten Jahreshälfte 1998 der bewaffnete Konflikt eskalierte, es zu mehreren Massakern der jugoslawischen Sicherheitskräfte an der albanischen Zivilbevölkerung und zu Vertreibungen kam, sahen sich die Vereinten Nationen und die NATO zum Handeln gezwungen.⁷

Am 23. September 1998 beschloss der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen die UN-Resolution 1199, in der die Bundesrepublik Jugoslawien unter anderem aufgefordert wurde, die bereits mehrmonatigen Kampfhandlungen im Kosovo einzustellen, die Sonderpolizei abzuziehen, den Dialog mit den Kosovo-Albanern aufzunehmen und die bis dahin etwa 280.000 Flüchtlinge und Binnenvertriebenen in ihre Heimat zurückkehren zu lassen (United Nations 1998a). Um der Umsetzung dieser Resolution Nachdruck zu verleihen, autorisierte der NATO-Rat am 13. Oktober 1998 die Operation „Determined Force“, das heißt den Aufbau eines mili-

tärischen Drohpotentials gegenüber Jugoslawien, zunächst durch das Zusammenziehen hunderter NATO-Kampfflugzeuge in Italien. Nach 96 Stunden sollten, für den Fall der Nichtumsetzung der Resolution, begrenzte und gestaffelte Luftschläge beginnen. Am 14. Oktober 1998 wurden im Rahmen dieser Operation erstmals Einheiten der Standing Naval Force Mediterranean (STANAVFORMED) zeitweilig in die Adria befohlen, darunter der deutsche Zerstörer „Mölders“ (GlobalSecurity.org; Mulchinock 2017: S. 107-112; NATO Allied Joint Force Command Naples o. J.).⁸

Daraufhin kam es zu einer Verständigung zwischen der Bundesrepublik Jugoslawien, der NATO und der OSZE unter wesentlicher Vermittlung Richard Holbrookes. Der jugoslawische Präsident Milošević beugte sich dem Druck und unterzeichnete am 13. Oktober ein entsprechendes Abkommen über die Umsetzung der UN-Resolution 1199. Außerdem wurden die Stationierung von 2.000 unbewaffneten OSZE-Beobachtern im Kosovo („Kosovo Verification Mission“) und die Zulassung größerer Autonomie für die Kosovo-Albaner vereinbart. Zwei Tage später stimmte die jugoslawische Regierung auch einer verstärkten NATO-Luftaufklärung über Jugoslawien zu, der Operation „Eagle Eye“. Im Gegenzug konnte Milošević größere Truppenkontingente im Kosovo belassen. Dieses Abkommen wurde eine Woche später, am 24. Oktober, vom UN-Sicherheitsrat in der Resolution 1203 bestätigt (Meiers 2006: S. 295-300; Petritsch et al. 1999: S. 227-247; United Nations 1998b). Der Bundestag stimmte einer deutschen Beteiligung an der Operation „Eagle Eye“ am 13. November zu. Neben einer Drohnenbatterie des Heeres und Transportfliegern der Luftwaffe war die

nicht auch aus öffentlich zugänglichen Quellen recherchierbar wären, und sind daher hier nicht gesondert vermerkt. Einige Textabschnitte in diesem Beitrag sind übernommen aus: Herold 2001, S. 15-23.

⁶ Zur Geschichte der UÇK siehe: Pettifer 2012.

⁷ Zum Konfliktverlauf siehe exemplarisch: Loquai 2000; Mulchinock 2017, S. 95-107; Petritsch et al.

1999. Zur Geschichte des Kosovo allgemein siehe: Malcolm 1998.

⁸ Auf den politischen Entscheidungsprozess, der zum Einsatz deutscher Streitkräfte im Rahmen der NATO-Operationen „Determined Force“ und „Allied Force“ führte, kann hier nicht näher eingegangen werden. Siehe dazu: Krause 2013, S. 252-257 u. 266-272.

Deutsche Marine mit mehreren Seefernaufklärern vom Typ „Breguet Atlantic“ und dem Flottendienstboot „Oker“ federführend an der Aufklärungsmission beteiligt (Marineforum 1999; Spindler 2000: S. 734).

Bis Dezember 1998 schien sich die Lage im Kosovo tatsächlich zu entspannen und Milošević die Vereinbarungen – wenn auch schleppend – umzusetzen. Doch Mitte Dezember kam es zu einem mehrstündigen Gefecht zwischen jugoslawischen Truppen und UÇK-Rebellen an der Grenze zu Albanien, das zahlreiche Todesopfer forderte, und in den folgenden Wochen zu weiteren Verstößen gegen den Waffenstillstand. Diese Lageentwicklung im Kosovo führte zu Überlegungen der NATO, unter anderem die STANAVFORMED unverzüglich in die Adria zu verlegen, um Milošević die Entschlossenheit des Bündnisses zu demonstrieren; darauf wurde jedoch zunächst verzichtet.

Am 16. Januar 1999 wurde das „Massaker von Račak“ (vom Vortag) bekannt, das den NATO-Rat angesichts des Anscheins einer drohenden humanitären Katastrophe im Kosovo veranlasste, am 20. Januar 1999 die „Determined Force“-Streitkräfte in eine 48-Stunden-Bereitschaft zu versetzen und nun auch die STANAVFORMED in die Adria zu befehlen, darunter die deutsche Fregatte „Rheinland-Pfalz“.

In den folgenden Wochen spitzten sich die Ereignisse zu: Der NATO-Generalsekretär Javier Solana wurde am 30. Januar vom NATO-Rat ermächtigt, Luftangriffe gegen Jugoslawien zu befehlen. Während im Kosovo die Kämpfe zwischen den jugoslawischen Sicherheits- und Streitkräften und der UÇK sowie der Terror gegen die albanische Zivilbevölkerung wieder zunahm, und die Flüchtlingsströme weiter answollen, wurde vom 6.–23. Februar in Rambouillet und vom 15.–19. März in Paris erfolglos über eine friedliche Beilegung des Konfliktes konferiert. Es folgten der Abzug aller OSZE-Beobachter bis zum 21. März und ein letzter Vermittlungsversuch Richard Holbrookes am

darauf folgenden Tag, der jedoch scheiterte (Bytyci 2015: S. 111-125; Petritsch et al. 1999: S. 259-351).

In dieser Phase der Zuspitzung des Konflikts zog die NATO dutzende Kriegsschiffe in der Adria zusammen, um das Drohpotential gegen das Milošević-Regime im Rahmen der Operation „Determined Force“ kontinuierlich zu erhöhen. Entgegen der ursprünglichen Planung blieb auch die STANAVFORMED mit der Fregatte „Rheinland-Pfalz“ durchweg in der Adria stationiert. Es gab nur zwei kurze Ausnahmen: Vier Schiffe des Verbandes absolvierten Mitte Februar ein Landzielschießen vor Sardinien und Ende Februar das U-Boot-Jagdmanöver „Dogfish 99“ im Ionischen Meer. Die „Rheinland-Pfalz“ war an beiden Manövern beteiligt. Ebenfalls im Februar empfing die STANAVFORMED einen dramatischen Notruf von der „Oker“: Das deutsche Flottendienstboot, das versehentlich in den jugoslawischen Hoheitsgewässern operierte, wurde „durch die eindeutige Demonstration der Waffenanlagen durch die jugoslawische Fregatte Beograd provoziert“ (Löffler 2001: S. 168)⁹. Der Verband war alarmiert, doch gab das Flottendienstboot kurz darauf Entwarnung. Das jugoslawische Kriegsschiff verfolgte es nicht über die jugoslawische Seegrenze hinaus. Am 4. März schließlich sendete die STANAVFORMED ein deutliches Signal der NATO nach Belgrad: alle acht Schiffe formierten sich in Kiellinie hinter dem Flaggschiff, dem amerikanischen Zerstörer „Thorn“, entlang der jugoslawischen Küste. Es blieb die einzige Aktion dieser Art bis zum Beginn der NATO-Luftschläge knapp drei Wochen später (Herold 2001: S. 79-157 u. 173 f.; Herold 2002: S. 209 f.).

Operation „Allied Force“

Am 24. März 1999 mündete die Operation „Determined Force“ in einen gestaffelten Militärschlag der NATO gegen die Bundesrepublik Jugoslawien unter dem Codenamen „Allied Force“, geführt vom NATO-Oberbefehlshaber in Europa (SACEUR), General Wesley Clark. Es war ein „limited war“ (Clarke 2001: S. 418), um

⁹ Löffler nennt irrtümlich das Flottendienstboot „Oste“ statt „Oker“.

die wachsende humanitäre Katastrophe einzudämmen und den gewalttätigen, kriegerischen Auseinandersetzungen im Kosovo ein Ende zu bereiten.

Die Hauptschläge erfolgten durch die alliierten Luftstreitkräfte, die zum Teil von in der Adria positionierten Flugzeugträgern starteten, darunter die amerikanische „Theodore Roosevelt“, die französische „Foch“, die britische „Invincible“ und die italienische „Giuseppe Garibaldi“. Ferner operierten verschiedene *Task Groups* der Amerikaner, Briten, Franzosen und Italiener mit zahlreichen Einheiten in der Adria – ein massives Aufgebot an Kriegsschiffen, von Fregatten über Zerstörer und Kreuzer bis hin zu Atom-U-Booten und amphibischen Helikopterträgern. Besonders bei ungünstigen Wetterbedingungen, die vermehrt zu Beginn des Militärschlages auftraten und den Einsatz von Luftstreitkräften einschränkten, kamen seegestützte Tomahawk-Cruisemissiles zum Einsatz. Diese Marschflugkörper wurden sowohl von Überseestreitkräften als auch U-Booten gezielt auf strategische Ziele in Jugoslawien abgefeuert. Zu einem Embargo gegen Jugoslawien mit Hilfe der Seestreitkräfte in der Adria, das die NATO am 24. April 1999 angekündigt hatte, kam es allerdings nicht, da sich die NATO-Staaten nicht über die juristischen Grundlagen, die Finanzierung, verschiedene nationale Bedenken und die Integration von Drittstaaten verständigen konnten (Bovy 2001: o. P.; Herold 2001: S. 18; Löffler 2001: S. 183 f.).¹⁰

Die STANAVFORMED war am Morgen des 24. März 1999 aus Triest ausgelaufen. Da der NATO-Militärschlag gegen Jugoslawien unmittelbar bevorstand, hatte der Kommandant der Fregatte „Rheinland-Pfalz“, Fregattenkapitän Heinz-Uwe Schäfer, das Schiff in Kriegsmarsch befohlen. Kriegsmarsch – das bedeutet, dass alle im Gefechtsfall wichtigen Stationen im Schiff dauerhaft besetzt sind. Zwei Kriegswachen, die Steuerbord- und die Backbordkriegswache, lösten sich nun gegenseitig ab in einem Sechs-Stunden-Rhythmus. Sämtliche Waffen wurden feuerbereit gemacht,

das Oberdeck wurde gesperrt. Der bordeigene Helikopter – ein französischer Sea-Lynx (Leonards/Bründl 1999) – hatte vorläufig Flugverbot. Der Führer des Verbandes, Konteradmiral David Stone (U.S. Navy), hatte die Fregatte „Rheinland-Pfalz“ als Vorauskommando zur „Oker“ befohlen, die in der Nähe von Bari operierte. Dorthin verlegte die „Rheinland-Pfalz“ mit Höchstfahrt, denn das nur gering bewaffnete Flottendienstboot, das weiterhin im Rahmen der Operation „Eagle Eye“ eingesetzt war, konnte ein leichtes Ziel der Jugoslawen werden und bedurfte deshalb eines besonderen Schutzes. Sie erreichte die „Oker“ noch in der Nacht, wenige Stunden nach den ersten Luftangriffen auf jugoslawische Militäranlagen (Herold 2001: S. 24 ff. u. 161; Herold 2002: S. 210 f.).



Sämtliche Waffen wurden feuerbereit gemacht, an Bord der Fregatte „Rheinland-Pfalz“ im April 1999; © Heiko Herold

Die NATO hatte die Adria in Boxen aufgeteilt. Der Verband stieß erst am folgenden Tag zur „Rheinland-Pfalz“ und zur „Oker“, verteilte sich nun auf Boxen im Seegebiet um Bari und formierte einen maritimen Schutzwall um das Flottendienstboot. Tagsüber wurde der Kriegsmarsch ein wenig

¹⁰ Zum Kriegsverlauf allgemein siehe u.a.: Lambeth 2001; Nardulli et al. 2002; Rieks/Weigold 2000, S.

14-53; siehe auch: Peters et al. 2001; Cobbold 1999.

geloockert, um die wenigen verbliebenen Tageswächter im „regulären“ Tagesdienst zu entlasten (Herold 2002: S. 211; Löffler: S. 186).

Anfang April bekam die STANAVFORMED einen neuen Auftrag und verteilte sich entlang der jugoslawischen und albanischen Küste, wo die Kriegsschiffe von nun an vor den jeweiligen Hoheitsgewässern patrouillierten. Ihre Kernaufgaben waren jetzt Seeraumüberwachung, der Schutz der rückwärtig in der Adria operierenden Tomahawk- und Flugzeugträger und Überwachung der jugoslawischen Marine. Die STANAVFORMED bildete somit im Rahmen des „Concept of Operations for Maritime Forces in Support of Allied Force“ fortan die erste Linie zur See. Zu Konfrontationen mit der jugoslawischen Marine, die durch das UN-Waffenembargo schwer angeschlagen war, kam es nicht; ihre Einheiten lagen während des gesamten Krieges weitgehend untätig in den montenegrinischen Häfen Bar und Kotor¹¹. In der zweiten Maihälfte verlegte auch der Ständige Einsatzverband der NATO im Atlantik, die STANAVFORLANT, in die Adria, um die Einheiten der STANAVFORMED bei ihrem Auftrag zu unterstützen. Im Rahmen dieser Einsatzverbände nahmen insgesamt drei deutsche Kriegsschiffe an der maritimen Unterstützung der Operation „Allied Force“ teil: die Fregatten „Bayern“ und „Rheinland-Pfalz“ sowie der Zerstörer „Lütjens“ (Herold 2001: S. 18 f. u. 178-190; Rieks/Weigold 2000: S. 25 f. u. 33).

Allerdings gab es bei dem Einsatz der deutschen Kriegsschiffe ein Problem: Da es für den Einsatz kein UN-Mandat gab und der Bundestag ihn nicht gebilligt hatte, operierten sie formal nach den Grundsätzen des Friedensvölkerrechts (Deutscher Bundestag 1998; Löffler 2001: S. 182-187). Ein aktives Eingreifen in die Kampfhandlungen war damit nicht möglich, und sogar hinsichtlich der Unterstützung von Kriegsschiffen der NATO-Bündnispartner im Falle eines jugoslawischen Angriffs gab es für die deutschen Kriegsschiffe eine signifikante Einschränkung der *Rules of Engagement* (ROE):

Gemäß einer Weisung des Führungszentrums der Bundeswehr „mussten deutsche Einheiten die Genehmigung des Bundesministers der Verteidigung einholen, bevor sie auf einen ‚Hostile Act‘ durch jugoslawische Streitkräfte reagieren durften“, jedenfalls „solange sie nicht selbst bedroht waren“ (Löffler 2001: S. 185 f.). Von Seiten der NATO-Führung wurde diese Einschränkung deutlich kritisiert. In einem Vortrag über „Maritime Lessons learned during Operation Allied Force“ konstatierte Major General John Dallager, Assistant Chief of Staff Operations in SHAPE, im November 1999:

„Man müsste annehmen, dass jedes Schiff aus der STANAVFORMED handeln würde, um ein anderes Schiff zu verteidigen. Aber wir haben in der STANAVFORMED erfahren müssen, dass zumindest eine Nation ihrem Schiff nicht erlaubt, auf etwas anderes als einen direkten Angriff auf sich selbst zu reagieren. Wäre ein anderes Schiff der STANAVFORMED angegriffen worden, konnte es nicht reagieren, ohne zuerst bei ihrem Verteidigungsminister anzufragen“, und weiter: „Sicherlich muss ein NATO Schiff in der Lage sein, auf einen feindlichen Akt gegen ein anderes NATO Schiff zu reagieren, bevor auf dieses Schiff selbst geschossen wird“ (zit. in Löffler 2001: S. 185).

Auch die Schiffe einiger anderer Nationen, die an der STANAVFORMED teilnahmen, hatten nationale Einsatzbeschränkungen, was die Handlungsfähigkeit des Verbandes insgesamt einschränkte und schließlich dazu führte, dass „ships were assigned sectors compatible with their national ROE procedures“ (Bovy 2001: o. P.). Ein weiteres Problem waren die komplizierten Kommandostrukturen:

„STANAVFORMED had a command structure that proved awkward and added delays to the execution process“, konstatierte U.S. Navy Commander Gail M. Bovy im Mai 2001 in einer Studie für das Naval War College zur Rolle der STANAVFORMED im Rahmen der Operation „Allied Force“. „There was a procedure for the

¹¹ Zur Rolle der jugoslawischen Marine im Kosovo-Krieg siehe u.a.: Herold 2001, S. 19 ff.; Herold

2002, S. 212 f.; Rüb 1999a u. 1999b; Österreichische Militärische Zeitschrift 1999.

transfer of operational control between National and NATO authorities when ships joined and detached. However, even though units were under operational control of Standing Naval Force Mediterranean, there was a parallel command structure in which the national authorities maintained responsibility for the logistical support of assigned units.“ Bovys Resümee: „Given its inherent inefficiencies, Standing Naval Force Mediterranean’s military effectiveness was degraded in Operation Allied Force to the point where it was questionable if it could perform the missions for which it was established“ (Bovy 2001: o. P.).

Das Ende des Kosovo-Krieges

Milošević gab schließlich dem internationalen Druck nach, nicht zuletzt aufgrund der zunehmend ambivalenten Haltung Russlands im Konflikt, und nahm am 2. Juni 1999 einen Friedensplan der G-8-Staaten an (Ahtisaari-Tschernomyrdin-Milošević-Abkommen). Am 9. Juni 1999 wurde endlich ein Waffenstillstandsabkommen zwischen der NATO und Jugoslawien vereinbart, das sogenannte „Militärtechnische Abkommen“ (das am folgenden Tag vom UN-Sicherheitsrat in der Resolution 1244 bestätigt wurde). Noch am gleichen Tag lief die Räumung von Munition, die in sechs eingerichteten Notabwurfgebieten in der Adria von NATO-Kampfflugzeugen, die aus verschiedenen Gründen nicht alle Bomben und Flugkörper im Einsatz hatten abfeuern können, abgeworfen worden war, durch Minenabwehrverbände der NATO – Mine Counter Measures Forces North and Mediterranean (MCMFORMED und MCMFORNORTH) – unter dem Codenamen „Allied Harvest“ an. Diese Operation währte bis Ende August, eine weitere folgte wenige Monate später. Daran waren auch die deutschen Minenjagdboote „Fulda“, „Lindau“, „Rottweil“ und „Sulzbach-Rosenberg“ beteiligt, die insgesamt 36 von geschätzten 100 Objekten räumten (Henze 1999; Lok/Nitz 2000).

Die NATO-Luftschläge wurden am 10. Juni ausgesetzt und nur einen Tag später rückten erste russische Einheiten aus Bosnien und kurz darauf die ersten KFOR-Truppen in das Kosovo

ein – darunter auch Soldaten der Bundeswehr (Operation „Joint Guardian“). Am 20. Juni, nachdem sich die jugoslawischen Streitkräfte wie elf Tage zuvor im „Militärtechnischen Abkommen“ vereinbart, aus dem Kosovo zurückgezogen hatten, erklärte die NATO den Militärschlag, die Operation „Allied Force“, für beendet. Die alliierten Seestreitkräfte wurden nach Kriegsende nach und nach aus der Adria abgezogen, auch sämtliche deutsche Kriegsschiffe.

Abschließend sei noch darauf verwiesen, dass Marineeinheiten auch an den humanitären NATO-Operationen „Allied Harbour“ und „Albanian Force“ (AFOR) beteiligt waren, darunter die USS „Nassau“ und USS „Kearsarge“ der *Amphibious Ready Group* und Landungsfahrzeuge anderer NATO-Staaten, vor allem durch Versorgung der bis Kriegsende etwa 850.000 Flüchtlinge mit Hilfsgütern. An diesen Einsätzen waren auch deutsche Soldaten beteiligt, allerdings nur von Heer und Luftwaffe, nicht jedoch von der Marine (Meiers 2006: S. 300).



Das Flottendienstboot „Oker“ in der Adria, März 1999; © Heiko Herold

Fazit

Die Deutsche Marine stellte während der Operation „Allied Force“ zwar mit Abstand das meiste Personal auf deutscher Seite – etwa 850 Soldaten, darunter zahlreiche Wehrpflichtige, – ihr Beitrag zur Durchsetzung der militärischen Ziele war jedoch gering. Den wichtigsten Bei-

trag leisteten zweifelsohne die Flottendienstboote „Oker“ und „Alster“ und die Seefernaufklärer vom Typ „Breguet Atlantic“, wie auch der damalige deutsche Verteidigungsminister Rudolf Scharping in seinen Memoiren hervorhob, denn sie lieferten wertvolle Aufklärungsergebnisse vor und während der NATO-Luftschläge gegen Jugoslawien (Frank 2005: S. 724, Anm. 21; Scharping 2001: S. 34). Allerdings kam den deutschen Marineeinheiten auch deshalb eine untergeordnete Rolle zu, da ihr offensiver Einsatz nicht im Interesse der Bundesregierung lag und die Deutsche Marine nicht über die erforderlichen offensiven Waffensysteme wie Tomahawk- oder Flugzeugträger verfügte.

Ihr wichtigstes Einsatzziel hingegen haben die deutschen Kriegsschiffe im Verbund mit den Kriegsschiffen anderer NATO-Staaten vollumfänglich erreicht: „The coalition navy proved to be more than sufficient as a deterrent force“, konstatiert der Politikwissenschaftler Andrew Stigler, „since no Yugoslav navy ship left its pier during the conflict“ (Stigler 2008: S. 185). Das gilt auch für alle anderen Aufgaben und Einsatzziele, namentlich den Schutz des Flottendienstbootes „Oker“, die Seeraumüberwachung, den Schutz der rückwärtig in der Adria operierenden Tomahawk- und Flugzeugträger und die Überwachung der jugoslawischen Marine. Für ihre Leistungen im NATO-Verbund erfuhren sie von den zuständigen Befehlshabern Lob und Anerkennung (Schäfer 2001: S. 216 f.). Obwohl ihr Einsatz nicht vom Bundestag gebilligt worden war, erhielten die Soldaten an Bord der deutschen Kriegsschiffe schließlich sieben Monate nach Ende des Kosovo-Krieges die NATO-Einsatzmedaille „Kosovo“, die Bundeswehr-Einsatzmedaille „Allied Force“ und einen Auslandsverwendungszuschlag in Höhe von 80 D-Mark pro Einsatztag auf See (Herold 2001: S. 201).

Von der deutschen Öffentlichkeit wurde die Beteiligung der Deutschen Marine an den Operationen „Determined Force“ und „Allied Force“ kaum wahrgenommen. In den deutschen Medien fand sie, wenn überhaupt, nur am Rande Erwähnung. Das gilt auch, wie ein-

gangs erwähnt, für die politik- und militärwissenschaftliche Forschung. Die wissenschaftliche Aufarbeitung und Bewertung dieses Marineeinsatzes steht noch ganz am Anfang.

Bibliografie

- Bovy, Gail M. (2001): *Standing Naval Force Mediterranean Operations in Support of Operation Allied Force: A Qualitative Review for the Joint Task Force Commander*, Newport: Naval War College.
- Bundesgesetzblatt (2017): *Gesetz über die Nutzung und Sicherung von Archivgut des Bundes (Bundesarchivgesetz – BArchG) vom 10. März 2017*. Teil I, Nr. 12, S. 410-416.
- Bytyçi, Enver (2015): *Coercive Diplomacy of NATO in Kosovo*, Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.
- Clarke, Wesley K. (2001): *Waging Modern War: Bosnia, Kosovo, and the Future of Combat*, New York: PublicAffairs.
- Cobbold, Richard (1999): Kosovo: What the Navies Did, *U.S. Naval Institute Proceedings* 125 (10), S. 87.
- Deutscher Bundestag (1998): *Antrag der Bundesregierung: Deutsche Beteiligung an den von der NATO geplanten begrenzten und in Phasen durchzuführenden Luftoperationen zur Abwendung einer humanitären Katastrophe im Kosovo-Konflikt*, Drucksache 13/11469 vom 12.10.1998, Bonn: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft.
- Feldt, Lutz (2013): „Sea Blindness – ein Faktor der Maritimen Sicherheit,“ in Bruns, Sebastian, Kerstin Petretto und David Petrovic, Hrsg., *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden: Springer VS, S. 17-21.
- Frank, Hans (2005): Von der Landesverteidigung zum Kampf gegen den Terror, in Rahn, Werner, Hrsg., *Deutsche Marinen im Wandel: Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit*, München: R. Oldenbourg, S. 705-725.
- Friedrich, Roland (2005): *Die deutsche Außenpolitik im Kosovo-Konflikt*, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- GlobalSecurity.org (o. J.): Operation Determined Force, online unter http://www.globalsecurity.org/military/ops/determined_force.htm [eingesehen am 23.04.2017)].
- Henze, Wolfgang (1999): Erfolgreicher Einsatz im Mittelmeer: Sulzbach-Rosenberg zurück von „Allied Harvest“, *Blaue Jungs* 11 (10), S. 6.
- Herold, Heiko (2001): *Aufmarsch in der Adria: Meine Erlebnisse bei der Marine vor und während des Kosovo-Krieges*, Köln: Ozeanverlag Herold.
- Herold, Heiko (2002): „Mit der Fregatte Rheinland-Pfalz im Kosovo-Krieg,“ in Witthöft, Hans Jürgen, Hrsg., *Köhlers Flottenkalender 2003: Internationales Jahrbuch der Seefahrt*, Hamburg: Köhlers Verlagsgesellschaft, S. 209-213.
- Krause, Ulf von (2013): *Die Bundeswehr als Instrument der Außenpolitik*, Wiesbaden: Springer VS.
- Kriemann, Hans-Peter (o. J.): Die deutsche Beteiligung an ALLIED FORCE und KFOR - Zäsur für die Entwicklung der Bundeswehr (Forschungsprojekt), online unter http://www.mgfa.de/html/mitarbeiter_einzel.php?do=display&ident=4f300c040db91 [eingesehen am 23.04.2017].
- Kuebart, Jan (2002), Die NATO-Luftoperationen im Kosovo, in Biermann, Rafael, *Deutsche Konfliktbewältigung auf dem Balkan: Erfahrungen und Lehren aus dem Einsatz*, Baden-Baden: Nomos-Verlagsgesellschaft.
- Lambeth, Benjamin S. (2001): *NATO's Air War for Kosovo. A Strategic and Operational Assessment*, Santa Monica et al.: Rand.
- Leonards, Kurt und Franz Bründl (1999): Posté Avantion: Zum Flugbetrieb auf Station, *Blaue Jungs* 11 (6), S. 4.

- Löffler, Jörg: (2001): „Waffeneinsatz in der Krise: Unter politischer Kontrolle und bestimmt durch ROE,“ in *Die Flotte im Einsatz: 41. Historisch-Taktische Tagung der Flotte 2001*, Klink, S. 161-198.
- Loquai, Heinz (2000): *Der Kosovo-Konflikt – Wege in einen vermeidbaren Krieg: Die Zeit von Ende November 1997 bis März 1999*, Baden-Baden: Nomos-Verlagsgesellschaft.
- Lok, Joris Janssen und Michael Nitz (2000): MCMVs reap Adriatic harvest: The latest mine countermeasures systems are as vital as ever, *Jane's International Defense Review* 33 (2), S. 51-56.
- Malcolm, Noel (1998): *Kosovo: A Short History*, London u. Basingstoke: Macmillan.
- Marineforum (1999): *Oker verlegt in die Adria*, 74 (3), S. 35.
- Meiers, Franz-Josef (2006): *Zu neuen Ufern? Die deutsche Sicherheits- und Verteidigungspolitik in einer Welt des Wandels 1990-2000*, Paderborn et al.: Schöningh.
- MGFA – Militärgeschichtliches Forschungsamt (2010): Einsatzarmee Bundeswehr: Konzeption, 12. Oktober, online unter http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/2_konzeptioneinsatzarmeebundeswehr.pdf [eingesehen am 23.04.2017].
- Mulchinock, Niall (2017): *NATO and the Western Balkans: From Neutral Spectator to Proactive Peacemaker*, London: Palgrave Macmillan.
- Nardulli, Bruce R., Walter L. Perry, Bruce Pirnie John Gordon IV und John G. McGinn (2002): *Disjointed War: Military Operations in Kosovo, 1999*, Santa Monica et al.: Rand.
- NATO Allied Joint Force Command Naples (o. J.): Operation Allied Force, online unter <http://jfcnaples.nato.int/page7196179.aspx> [zuletzt eingesehen am 08.01.2015; die Website ist nicht mehr abrufbar].
- Österreichische Militärische Zeitschrift (1999): *Zur Entwicklung in der Bundesrepublik Jugoslawien im Kontext der NATO-Luftangriffe*, 193 (4), S. 472 ff.
- Peters, John E., Stuart Johnson, Nora Bensahel, Timothy Liston und Traci Williams (2001): *European Contributions to Operation Allied Force: Implications for Transatlantic Cooperation*, Santa Monica et al.: Rand.
- Petritsch, Wolfgang, Karl Kaser und Robert Pichler (1999): *Kosovo, Kosova: Mythen, Daten, Fakten*, Klagenfurt et al.: Wieser.
- Pettifer, James (2012): *The Kosova Liberation Army. Underground War to Balkan Insurgency, 1948-2001*, London: Hurst & Company.
- Rieks, Ansgar und Dieter Weigold (2000): „Der Kosovo-Konflikt – eine militärpolitische Auswertung,“ in Krause, Joachim, Hrsg., *Kosovo: Humanitäre Intervention und kooperative Sicherheit in Europa*, Opladen: Leske + Budrich, S. 14-53.
- Rüb, Matthias (1999a): Immer fester wird Milosevics Griff nach Montenegro, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* Nr. 102, 4. Mai, S. 4.
- Rüb, Matthias (1999b): Montenegros Hafen wird von der jugoslawischen Marine blockiert, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* Nr. 103, 5. Mai, S. 2.
- Schäfer, Heinz-Uwe (2001): „Resümee des Kommandanten,“ in Herold, Heiko, *Aufmarsch in der Adria: Meine Erlebnisse bei der Marine vor und während des Kosovo-Krieges*, Köln: Ozeanverlag Herold, S. 211-217.
- Scharping, Rudolf (1999): *Wir dürfen nicht wegsehen. Der Kosovo-Krieg und Europa*, München: Ullstein Buchverlage.

- Schiel, Rüdiger (2014): „Der Adriaeeinsatz der Deutschen Marine,“ in Keßelring, Agilolf, Hrsg., *Konflikte und Konfliktschlichtung in Bosnien-Herzegowina*, Potsdam: Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, S. 16-19, online unter <http://www.mgfa.de/html/einsatzunterstuetzung/downloads/zmsbwergaenzungsheftbih.pdf?PHPSESSID=2efa18fa67af3d8e8d92dda10463bffd> [eingesehen am 23.04.2017].
- Schiel, Rüdiger (2012): „Operation Sharp Guard‘: Die Deutsche Marine auf dem Weg von der Escort Navy zur Expeditionary Navy,“ in Chiari, Bernhard, *Auftrag Auslandseinsatz: Neueste Militärgeschichte an der Schnittstelle von Geschichtswissenschaft, Politik, Öffentlichkeit und Streitkräften*, Freiburg im Breisgau et al.: Rombach, S. 161-173.
- Schiel, Rüdiger (o. J.): „Sharp Guard“: Die Deutsche Marine auf dem Weg von der Escort Navy zur Expeditionary Navy 1989/1992 bis 1996, online unter <http://www.mgfa.de/html/einsatzarmee/laufendeprojekte> [eingesehen am 23.04.2017].
- Spindler, Walter (2000): „Der Beitrag der Bundeswehr zur Bewältigung des Kosovo-Konflikts: Ein Element des internationalen Krisenmanagements im ehemaligen Jugoslawien,“ in Reiter, Erich, *Jahrbuch für internationale Sicherheitspolitik 2000*, Hamburg: E. S. Mittler & Sohn, S. 725-741.
- Steidel, Michael (2010): „Die Bewertung von Unterlagen der Armee im Einsatz – eine zentrale Dienstleistung der Abteilung Militärarchiv,“ in Menne-Haritz, Angelika und Rainer Hofmann, Hrsg., *Archive im Kontext: Öffnen, Erhalten und Sichern von Archivgut in Zeiten des Umbruchs: Festschrift für Prof. Dr. Hartmut Weber zum 65. Geburtstag*, Düsseldorf: Droste, S. 185-195.
- Stigler, Andrew L. (2008): „Coalition Warfare over Kosovo,“ in Elleman, Bruce A. und S.C.M. Paine, *Naval Coalition Warfare: From the Napoleonic War to Operation Iraqi Freedom*, London und New York: Routledge, S. 183-192.
- United Nations (1998a): Resolution 1199, online unter [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1199\(1998\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1199(1998)) [eingesehen am 23.04.2017].
- United Nations (1998b): Resolution 1203, online unter [http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1203\(1998\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1203(1998)) [eingesehen am 23.04.2017].
- ZMSBw – Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (o. J. a): Bereich Einsatzgeschichte: Themen und Mitarbeiter, online unter <http://www.mgfa.de/html/einsatzarmee/laufendeprojekte> [eingesehen am 23.04.2017].
- ZMSBw – Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr (o. J. b): Publikationen der Reihe „Neueste Militärgeschichte“, online unter <http://www.mgfa.de/html/einsatzarmee/publikationen> [eingesehen am 23.04.2017].

DIE ARKTIS IN DER MARINESTRATEGIE GROßER UND MITTLERER MÄCHTE

*Dr. Sybille Reinke de Buitrago,
Researcher, Institut für Friedensforschung
und Sicherheitspolitik an der Universität
Hamburg (IFSH)*

Abstract: *Der Beitrag greift das neu artikulierte und gestiegene Interesse an der Arktis auf und untersucht die Interessen verschiedener Akteure bezüglich der Region. In einer Fallstudie zur Marinestrategie großer und mittlerer Mächte – von Anrainerstaaten, wie den USA, Kanada und Russland, wie auch seitens Chinas, der EU und Deutschlands – werden Raum- und Identitätskonstruktionen, die artikulierte nationalen Interessen und wie diese mittels Seemacht zu schützen sind untersucht. Der Beitrag schließt mit einer Einschätzung zum Konfliktpotenzial, sowie mit Lehren bezüglich einer robusten wie auch konstruktiven maritimen Strategie.*

Einführung

In den letzten Jahren ist eine neue und gestiegene Aufmerksamkeit auf die Arktis zu beobachten.¹² Der Klimawandel kann dabei als Hauptmotivator gelten, denn aufgrund der weitreichenden klimatischen Änderungen eröffnen sich neue Möglichkeiten für die Gewinnung wichtiger Ressourcen und für neue und/oder kürzere Handelsrouten. Aber auch neue Gebietsansprüche werden gestellt. Insgesamt werden Aktivitäten aller Art steigen, sogar im Tourismusbereich. Der leichtere Zugang zur Arktis schränkt allerdings auch die Sicherheit von Anrainerstaaten ein, denn bisherige natürliche Barrieren schwinden. Von den fünf Anrainerstaaten Dänemark, Kanada, Norwegen, Russland und die USA sind insbesondere Kanada und die USA über neue Risiken besorgt. Somit zeigt sich in der Arktis auch ein gestiege-

nes Destabilisierungspotenzial. Nicht nur haben fast alle Anrainerstaaten die Bedeutung der Arktis erhöht, so auch sichtbar in Strategiedokumenten, auch Nicht-Anrainerstaaten wie China, und auch die EU und Deutschland wenden der Region verstärkt ihre Aufmerksamkeit zu. In der Forschung werden insbesondere die expansiven Energiepolitiken einiger Arktis-Anrainer, und die Pläne zum massiven Ausbau der Northern Sea Route für den Energietransport hervorgehoben (Käpylä und Mikkola 2015: 16), aber auch die militärischen Modernisierungen einiger Anrainer, insbesondere von Russland, und die militärischen Aufrüstungen und Zwischenfälle (Regehr und Buelles 2015). Ebenfalls gilt zu bedenken, dass vermehrte Aktivitäten verschiedener Akteure in der Region mehr Konfliktpunkte, aber auch mehr Umweltrisiken bergen können. Zwar gibt es in der Arktis auch einige solide Kooperationen, doch sind sich auch Forscher uneinig darüber, wie viel Konflikt oder Stabilität es tatsächlich gibt. Während einige den Fokus auf bestehende Kooperationen legen (Haftendorn 2016; Albert und Wehrmann 2015; Bartsch 2015), sehen andere vermehrt Spannungen und geopolitische Machtspiele (Käpylä und Mikkola 2015; Lanteigne 2015; Regehr und Buelles 2015); und auch erstere sehen Risiken aufgrund externer Einflüsse, Interessenkonflikte und Unsicherheit (Albert und Wehrmann 2015; Albert 2015: 226-227). So führte auch schon die Ukraine-Krise zum Ende einiger geplanter Kooperationsvorhaben in der Arktis. Des Weiteren sind die Governance-Strukturen in der Arktis eher fragmentiert, und der Arktische Rat (AR)¹³ kann keine Sicherheitsthemen entscheiden (Jokela 2015: 40), weshalb Konflikte weniger effektiv bearbeitet werden können.

In diesen Entwicklungen liegt denn auch die Bedeutung einer Fallstudie begründet, welche auch die Repräsentationen im Diskurs zur Arktis in den Blick nimmt. In der Forschung wird

¹² Zur Arktis zählen das zentrale Nordpolarmeer, regionale Nebenmeere (Barents-, Kara- und

Tschuktschensee) und Gebiete der Anrainerstaaten und von Dänemark, Finnland und Schweden.

¹³ Der Arktische Rat (AR) ist ein regionales Forum auf Regierungsebene für Austausch und Koordination.

ein dichotomisierender, antagonistischer Diskurs aufgrund der konstitutiven Effekte als konfliktfördernd erachtet (Holland 2013b). Spaltende Repräsentationen des Anderen, z.B. als Rivalen, schaffen mittels Differenz und Hierarchien auch reales Konfliktpotenzial. In der Arktis, als einer relativ gut abgrenzbaren Region, spielen zudem Raumkonstruktionen eine Rolle. Raum ist wiederum mit Identität sowie Macht und Interessen verbunden. Die nationalen Narrative der Anrainerstaaten spiegeln die Verbindung mit Identität und Interessen denn auch mehr oder weniger stark wieder.

Theoretischer Rahmen

Der vorliegende Beitrag kombiniert die kritische Geopolitik und Sozialpsychologie mit Diskursansätzen, um eine umfassende Sicht auf Entwicklungen in der Arktis zu erlauben und präventiv auf Eskalationsgefahren hinzuweisen.

Raum, Raumkonstruktionen und Macht/Einfluss: Raum wird nicht nur wahrgenommen, sondern auch sozial produziert und politisch genutzt. Raumkonstruktionen sind mit Interessen, Macht und Machtausübung sowie mit Identitätsfragen verbunden, insbesondere im internationalen Verhalten und Handeln eines Staates. So sehen Forscher die Erweiterung des physischen Raumes als politisches Mittel zur Förderung nationaler Interessen (Flint und Mamadouh 2015: 1). Beachtet werden dabei auch solche Raum-Identitäts-Konstruktionen, die spalten und Exklusion ermöglichen, sowie die konstitutiven Effekte bei der Anwendung von Macht gegenüber anderen Staaten. Raumkonstruktionen mit Elementen von Einflussphären-Denken und antagonistischen Repräsentationen des Selbst/Anderen werden als konfliktfördernd angesehen (Holland 2013b; Agnew und Muscarà 2012).

Identität und Raum, und Emotionen: Nationale Identität ist nicht nur eine wichtige

Grundlage zur Identifizierung einer Gesellschaft und eines Staates, sie dient auch als Basis für die Entscheidungen bezüglich der Sicherheit eines Landes und der Gestaltung der internationalen Beziehungen (Holland 2014: 203; Agnew 2010: 571). Da sich Identität nur in Differenz formen kann, werden auch die internationalen Beziehungen durch Differenzierung, Dichotomien und Hierarchien sowie durch Othering und den Ausschluss des Anderen geprägt (Hansen 2006), was wiederum Konflikt fördert. Zudem sind auch Emotionen für Entscheidungsprozesse und den Umgang mit Anderen, auch in den IB, relevant und wichtig. Emotionen können auch aktiv für politische Agenden benutzt werden, oder Themen und Risiken können emotionalisiert werden

Diskurs: Diskurs ist eng mit Identität und Verhalten verbunden. Die Berücksichtigung diskursiver Dynamiken erlaubt den Zugang zu diskursiven Aushandlungen und hegemonischen Artikulationen, sowie zu den Effekten von Repräsentationen eines Anderen als Partner oder als Bedrohung, oder von Entwicklungen als Risiko oder Gefahr – und damit zur Konstitution von Machtbeziehungen. Dies erfolgt über bestimmte Argumentationen und der Ermöglichung von Sicht- und Handlungsweisen (Holland 2013a; Laclau und Mouffe 1985). Damit werden Prozesse der Bedeutungsschaffung, einschließlich der Risikorepräsentation zugänglich.

Fallstudie Arktis

Die Fallstudie untersucht den Diskurs¹⁴ auf der Regierungsebene bezüglich der Entwicklungen in der Arktis, denn es sind die nationalen Entscheidungsträger auf Regierungsebene, die in ihrer privilegierten Sprecherposition geopolitische Visionen und Bilder als Basis für die zu formulierende Politik schaffen (Reuber 2012: 166). Welche strategischen und nationalen Interessen werden also in Bezug auf die

¹⁴ Zur Analyse wurden offizielle Dokumente zur Politik und Strategie gegenüber der Arktis wie auch Texte von Thinktanks herangezogen.

Arktis und die Anwendung von Seemacht artikuliert? Erste Erkenntnisse werden im Folgenden präsentiert.

USA

Die USA haben in ihrer Zeit des AR-Vorsitzes von 2015 bis Frühjahr 2017 einige wichtige Erfolge erreicht, so in den Bereichen der maritimen Zusammenarbeit, Biodiversität, Umwelt und Klimawandel, sowie maritime Sicherheit, auch wenn Rückschritte unter Präsident Trump befürchtet werden (Hossain und Barala 2017: 5-8). Unter der Regierung von Präsident Obama haben die USA ein verstärktes Interesse und vermehrte Aktivitäten in der Arktis gezeigt, u.a. wurde eine neue National Security Strategy for the Arctic Region verabschiedet (Nord 2015: 58-60). Die nationale Identität der USA kann als solide mit der Arktis verbunden angesehen werden – die Nationale Sicherheitsstrategie definiert die USA als arktische Nation mit breiten Interessen in der Region (U.S. Coast Guard 2013: 9; White House 2013: 4; U.S. Department of Defense 2011: 8). Die Arktis gilt als Frontier und ist mit dem amerikanischen Pioniergeist verbunden (Obama 2013). Das neue maritime Frontier der Arktis wird daher als natürliche Erweiterung des US-Operationsgebietes verstanden (Papp 2013) – was auch die Ausweitung und Verbindung von Raum und Macht verdeutlicht. Zudem ist die Identität immer noch durch den amerikanischen exceptionalism und den globalen Führungsanspruch geprägt, was die Expansion und eine starke Machtausübung fördert (Ó Tuathail und Agnew 2008: 225-230).

Die Arktis wird zudem im Zentrum geopolitischer Kalkulationen gesehen, mit einem direkten Einfluss auf die US-Sicherheit (Conley 2010). Die Region ist eine nationale Priorität, und die Verbindung zwischen Klimawandel und Sicherheit mache es verteidigungsrelevant – wobei auch die besondere Beziehung zu und die Zusammenarbeit mit Kanada hervorgehoben werden. Die Änderungen im harschen Klima und in der Umgebung haben der Ansicht von Offiziellen nach die physische Barriere und damit die Sicherheit der USA geschwächt (U.S.

Department of State 2016; White House 2016; U.S. Coast Guard 2013: 33; U.S. Department of Defense 2011: 6). In diesem Punkt wird auch China eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, insbesondere aufgrund der militärischen Aktivitäten des Landes und der als intransparent angesehenen Intentionen – so versuche China die US-Interessen und Handlungsfreiheit einzuschränken, auch mit anti-access/area-denial-Instrumenten (U.S. Department of Defense 2014: 4-6).

Das US-Interesse liegt in einer sicheren und stabilen Arktis, und im Schutz der nationalen Interessen und des Territoriums. Dafür streben die USA auch die Kooperation an, werden aber notfalls allein agieren. Die wahrgenommenen Risiken sollen zuallererst mit maritimer Governance reduziert werden, u.a. mit verbessertem Lagebewusstsein, Risikomanagement und der Zusammenarbeit innerhalb und zwischen Behörden sowie international (U.S. Department of Defense 2013: 2; U.S. Coast Guard 2013: 9-10, 22-23). Großer Wert wird zudem auf das US-kanadische Kommando NORAD (North American Aerospace Defense Command) gelegt, und die USA wollen mit Partnern den Dialog suchen, auch um mögliche Missverständnisse auszuräumen. Ebenso wollen die USA innerhalb des AR kooperieren und den Rat weiter stärken. Doch im Fall einer Herausforderung der globalen Mobilität der USA und der US-Schiffe und -Flugzeuge, militärisch wie zivil, wie auch durch übermäßige Ansprüche anderer Staaten, wollen die USA ihre Interessen schützen (U.S. Department of Defense 2013: 10-13; White House 2013: 4).

Kanada

Das nördliche Nachbarland der USA, Kanada, hielt den AR-Vorsitz von 2013-2015 inne. Auch bei Kanada finden sich eine starke Identitätsbindung an und Identifizierung mit der Arktis, sogar noch etwas stärker als bei den USA, sowie eine Ausweitung der auf die Arktis ausgerichteten Aktivitäten. Forscher stellen die sichtbar erhöhten Arktis-Aktivitäten ziviler und militärischer Art fest, sowie eine Stärkung der

Arktispolitik, insbesondere verbunden mit einer großen Bedeutungszuschreibung der Region für die Verteidigung des Landes. So hat Kanada seine Aktivitäten und Kapazitäten in den Bereichen Überwachung, Patrouille und Abfangen in der Region erhöht (Depledge 2015: 61; Huebert 2013). Zudem wird hervorgehoben, dass die nationale kanadische Identität sehr stark mit der Arktis und der Rauheit der dort vorherrschenden Bedingungen verbunden ist. Doch hat sich die nationale Identität in letzter Zeit auch interessenorientierter entwickelt, d.h. dass nationale Interessen stärker ins Zentrum gerückt sind (Blaze Carlson 2012; Williams 2011); in diesem Sinne hat sich die kanadische nationale Identität der amerikanischen angenähert.

Sowohl Kanada als auch die USA heben ihre territoriale Souveränität in der Arktis, den freien Zugang, die Handlungsfreiheit und die Sicherheit stark hervor (Offerdal 2014: 75-81). In diesem Zuge weisen beide Länder auch besonders stark Russlands Pläne und Aussagen zum militärischen Schutz seiner Arktis-Interessen zurück, wie auch Russlands Ausbau seines Militärs und die Pläne zur alleinigen Kontrolle der Northern Sea Route (Hilde 2014: 148, 150; Laird, Timperlake und Weitz 2013: 92-94). So hat Russlands Krim-Annexion auch zum Stopp einiger geplanter Kooperationsmaßnahmen in der Arktis geführt; besonders Kanadas Vertreter haben sich stark gegen Russland geäußert. Ebenso sehen sowohl Kanada als auch die USA in China eine wachsende Bedrohung. So wird China als Behinderer für ihre jeweiligen Möglichkeiten zur Normsetzung in den eigenen Einflussphären angesehen (Blackwill und Tellis 2015: 19-20, 39; Colby 2015: 2-6). Auch zeigen sich Kanada und die USA über die stetig wachsende russisch-chinesische Zusammenarbeit zu verschiedenen Themen bezüglich der Arktis sowie über deren verstärkte strategische Angleichung besorgt (Lanteigne 2015: 154; Trenin 2015). Hier wird ein Verlust von Einfluss befürchtet, sowohl bei der eigenen Machtausübung als auch zur Umsetzung von verhandelten Normen und weiterer Normbildung.

Russland

Der andere hier vorgestellte Anrainerstaat, Russland, hat in seiner im Juli 2015 aktualisierten maritimen Strategie ebenfalls einen neuen Fokus auf die Arktis gelegt. Mit der etwa 7000 km langen arktischen Küste und etlichen verbindenden Flüssen ist die Region von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Russlands. Russische Regierungsvertreter haben sich dahingehend artikuliert, dass eine unilaterale Kontrolle der Northern Sea Route geplant ist, was andere Arktis-Anrainer jedoch zurückweisen. Ebenso stärkt Russland derzeit seine Truppen und plant einen weiteren Truppenausbau zum militärischen Schutz arktischer Energie- und Sicherheitsinteressen (Hilde 2014: 148, 150; Laird, Timperlake und Weitz 2013: 92-94). Zudem will Russland seine Offshore-Ölförderung stark ausbauen, zusätzliche Radar- und Erkundungsnetzwerke in der Murmansk-Region aufbauen und zehn neue Militärbasen bauen; hinzu kommt der Kauf von Eisbrechern (Roughead 2015; Mufson und Eilperin 2015), um in der Arktis operieren zu können.

Offiziellen russischen Aussagen nach ist die Arktis als strategische Ressourcenbasis für Russland zu nutzen; dafür brauche es Stabilität und Kooperation in der Region. Die Stärkung der russischen Präsenz und Position in der Arktis, das Ziel einer regionalen Führungsmacht, aber auch die Stärkung eines positiven internationalen Images mittels Nutzung der Massenmedien werden von großer Bedeutung gesehen. Beim letzteren soll z.B. auch die geschichtliche Rolle Russlands bei der Entwicklung der Arktis hervorgehoben werden (Russian Federation Policy 2008). Um diese Ziele zu erreichen, entwickelt Russland Kapazitäten im Bereich anti-access/area denial für maritime Räume (so z.B. für den Nordatlantik), und das Land ist insgesamt aktiver in maritimen Räumen. Russische Aktivitäten werden allerdings von einigen NATO-Partnern als Hindernis gesehen; so teste

Russland die Handlungsfähigkeit der NATO bereits in anderen Gewässern¹⁵ (Horrell, Nordenman und Slocombe 2016: 2; Hicks et al. 2016: vii). Forscher stellen allerdings auch fest, dass Russland weiterhin im Licht der alten Ost-West-Konfrontation gesehen und als aggressiver und revisionistischer Akteur dargestellt wird (Reuber 2011). Andererseits bestehen einige Kooperationen auch trotz der verschlechterten Beziehungen weiter (Bertelsen (2016), z.B. im Energiebereich; wenn es russischen Interessen dient, setzt sich Russland auch selbst für die weitere Kooperation in der Arktis ein.

*China*¹⁶

Obwohl kein Anrainerstaat, definiert sich China seit einigen Jahren selbst als nah-arktischer Staat mit wachsenden und zunehmend lauter artikulierten Ansprüchen und Interessen in der Region. So zeigt China zunehmende Aktivitäten und Kapazitäten in maritimen Räumen generell wie auch in der Arktis (U.S. Coast Guard 2013: 17). Dabei argumentiert die chinesische Führung, die Arktis sei als Common Good zu sehen. China könne nicht zusehen, wenn andere die Ressourcen aufteilen, und auch China müsse seinen politischen Raum zur Einflussnahme auf die Arktis ausbauen – so auch argumentiert von Chinas Arctic and Antarctic Administration (Feng 2015). Dazu häufen sich Regierungsaussagen zu chinesischen Arktis-Interessen, welche notfalls auch militärisch geschützt werden würden, neben einigen generellen Aussagen über den Respekt der Souveränität der Anrainerstaaten und das weitere Interesse an Kooperation (Feng 2015; Laird, Timperlake und Weitz 2013: 90). Doch hat China den Ausschluss von nicht-Anrainerstaaten zurückgewiesen, nachdem die Anrainerstaaten in der 2008 Ilulissat-Erklärung ihre Souveränität in der Arktis bekräftigt hatten. Zudem haben Chinas Regierungsvertreter die Anrainerstaaten bereits in 2009 gewarnt, die Balance zwischen eigenen nationalen Interessen und den Interessen der internationalen Gemeinschaft zu wahren, und dass jedes Land der Welt die gleichen

Rechte zur Nutzung arktischer Ressourcen hätte (Lanteigne 2015: 150-155; Wright 2011).

Seit kurzem gibt es offizielle Aussagen zu dem Ziel, eine Polarmacht zu werden, verbunden mit dem nationalen Ziel, eine Seemacht zu werden. Offenbar besteht aktuell noch keine Arktisstrategie an sich, eine solche wird aber ausgearbeitet (Feng 2015). Chinesische Firmen bauen intensiv Technologie und Wissen auf, um in der Arktis operieren zu können, einschließlich in der Forschung, Ressourcenentwicklung, Infrastruktur und Transport (NBAR 2016: 5; Roughead 2015). Ebenso ist China am Ausbau seiner Kooperationen und Militärmänoöver mit Russland interessiert, als Verbindung zur Arktis und einem Arktis-Anrainer. Forscher beobachten aber auch eine Außenwahrnehmung Chinas als räumlich signifikant, aufsteigend und notwendigerweise seine Einfluss-sphäre ausbauend und den Western um die globale Vorherrschaft herausfordernd, auch wenn dabei die Besonderheiten des Landes nicht berücksichtigt werden (Agnew 2010: 572-573).

EU

Während es in der EU unterschiedliche Positionen zur Arktis gibt, so sieht sich Europa doch geschichtlich, geographisch und wirtschaftlich mit der Region verbunden. Die Arktis wird als ein Seegebiet mit besonderer Bedeutung auch für die EU artikuliert. Der Europäische Rat formulierte in 2009 bereits das breite Ziel der Stabilität und des Friedens in der Region, auch während die neuen Möglichkeiten für Ressourcen und Handel genutzt werden (Nordenman 2015: 10; Kullik 2012). EU-Vertreter sehen insbesondere den Klimawandel als problematisch. So sei der Klimawandel ein „Bedrohungsmultiplikator“ (Weber und Romanushyn 2011). Auch die EU hat ihre wirtschaftlichen Interessen artikuliert – auch mit dem Argument des Nutzens eisfreier Seewege für den Handel für alle, sozusagen als Art Common Goods, ähnlich wie China. Allerdings kann die EU laut Forschern nicht „als internationale

¹⁵ Z.B. gefährlich nahe Flüge an NATO-Schiffen in Ostsee und Schwarzen Meer.

¹⁶ In 2013, China bekam Beobachterstatus im AR.

Großmacht“ angesehen werden (Kullik 2012), auch wenn sie mehr Mitwirkungsmöglichkeiten im AR durch die Aufnahme als ständiger Beobachter erreichen will. Zu den weiteren artikulierten Interessen zählen die nachhaltige Bewirtschaftung der Arktis und die Förderung der internationalen Kooperation in der Region. Die EU-Außenbeauftragte Federica Mogherini sieht die Region „von immenser ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Bedeutung für uns alle... [in der] weiterhin ... konstruktive internationale Zusammenarbeit“ herrschen (Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland 2016).

Die EU setzt vor allem auf die Forschung und Wissenschaft, z.B. mit der Finanzierung von Arktisforschung in Horizon 2020 und der Förderung des transnationalen Zugangs zu solcher Forschung. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau der Kooperation mit Nicht-Anrainerstaaten mit Interessen an der Arktis (Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland 2016). Laut der European Commission & High Representative of the EU for Foreign Affairs and Security Policy (2012) wird die Arktis auch zunehmend strategisch wichtig. Eine erfolgreiche internationale Kooperation dort wird daher als Beitrag zur regionalen Sicherheit betrachtet; auch die EU wird als Akteur wahrgenommen, der einen wichtigen Beitrag zur regionalen Zusammenarbeit leisten kann). Aufgrund des großen Ressourcenbedarfs in der EU soll der Zugang zu Ressourcen in der Arktis durch Partnerschaften und einer Ressourcendiplomatie gesichert werden (ebenda: 3, 9-10). Es stellt sich die hier Frage, inwieweit die EU für ihre wirtschaftlichen Interessen auch mehr Druck anwenden könnte, sollte sich der Wettbewerb um Arktis-Ressourcen verschärfen und Länder wie Russland oder China sich zur Wahrung ihrer Interessen nicht an gesetzte Normen halten.

Deutschland

Zuletzt sollen auch die Positionen und Interessen von Deutschland betrachtet werden, das Land ist seit 1998 Beobachter im AR. Allgemein wird die deutsche Arktispolitik in die EU-

Arktispolitik integriert. Die Arktis wird auch von deutscher Seite aus als wichtig für die Energie- und Rohstoffsicherheit in Deutschland und der EU betrachtet, und auch das bestehende Interesse deutscher Unternehmen wird genannt. Doch soll eine Nutzung von Ressourcen nicht Frieden und Umwelt gefährden. Um dies zu sichern, will Deutschland einen stärkeren Beitrag für eine solide multilaterale Kooperation leisten, z.B. auch mit Forschung, hochentwickelter Technologie und Umweltstandards. So soll die Arktis mehr Gewicht in der deutschen Politik bekommen; auch die EU sollte eine stärkere Rolle in der Arktis spielen (BMUB 2013).

Deutschland unterstützt besonders Fragen der Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit bei ökonomischen Aktivitäten, auch um die Klimabedingungen zu erhalten (Auswärtiges Amt 2014). Dem AR kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Deutschland unterstützt den AR, wie auch eine verbesserte Beobachterbeteiligung und die Aufnahme weiterer Beobachter, so der EU. Von großer Bedeutung sind zudem die freie Meeresforschung, die wissenschaftliche und wirtschaftliche Kooperation, sowie Schifffahrtsbelange – für Deutschlands als Land mit der drittgrößten Handelsflotte (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2017: 20). Auch die maritime Sicherheit sei ein sich verstärkendes Thema. So werden ein international neues Sicherheitsumfeld und mehr Bedrohungen in der maritimen Sicherheit gesehen – daher brauche auch die deutsche Marine neue und mehr Fähigkeiten und Kapazitäten. Zur Förderung der Außenwirtschaft ist der Seeverkehr zu sichern (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2017: 4-6, 16, 25). Wenn sich die Interessen der Anrainerstaaten nicht zusammenbringen lassen, kann sich ein geopolitischer Wettlauf entwickeln und die europäische Sicherheit gefährden (Auswärtiges Amt 2013). Hier werden Dialog, Koordination und Vertrauensbildung sowie die Anwendung bestehenden Rechts als präventive Mittel nötig. Sinnvoll wäre auch die Bearbeitung der Sicherheitsrisiken in den breiten Partnerschaftsformaten der NATO, oder möglicherweise im Arc-

tic Security Forces Roundtable unter Beobachterbeteiligung seitens Deutschlands und anderer europäischer Partner (Auswärtiges Amt: 11-19). Deutschland sieht sich als multilateral erprobter Akteur und mit seinem Gewicht in der EU als geeignet, und könnte so einen soliden Beitrag leisten.

Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Analyse hat gezeigt, dass es in verschiedenen Bereichen Konfliktpotenzial gibt. Insbesondere neue Ressourcen(-zugänge) scheinen einen beginnenden Wettlauf zu befeuern; die Arktis-Anrainer, aber auch Nicht-Anrainerstaaten, erhöhen ihre Aktivitäten und Kapazitäten in allen Bereichen, um in der Arktis operieren und Gewinne erzielen zu können. Während bei den USA und Kanada auch eine starke Identitätsbindung an die Arktis vorherrscht und Sicherheits- und Verteidigungsaspekte im Mittelpunkt stehen, bei den USA zusätzlich auch der Exzeptionalismus und der Führungsanspruch, zeigen sich bei Russland und China weitaus stärker die wirtschaftlichen Interessen, wie auch die militärische Aufrüstung. Von Bedeutung sind wachsende Konfliktlinien zwischen Kanada und den USA auf der einen Seite und Russland und China auf der anderen Seite – auch weil Russland und China stärker auftreten und zunehmend strategisch kooperieren. Die EU will kein Bystander sein und hat sowohl wirtschaftliche als auch Stabilitätsinteressen. Deutschland sieht die Arktis ebenfalls mit zunehmendem wirtschaftlichem Interesse, ist aber auch mit Blick auf die Umwelt aktiv.

Die Arktis wird also von einigen Anrainerstaaten, wie den USA, Kanada und Russland, als Einflussphäre betrachtet – die Interessen sollen geschützt werden, notfalls auch militärisch. Besonders die USA und Kanada sehen die eigene Sicherheit bedroht – Russland und China treten aggressiver und stärker auf. Der Klimawandel wird als Motivator oder Beschleuniger einiger Ängste und Entwicklungen gesehen. In der Hervorhebung eigener Interessen finden sich teils die Repräsentationen von Anderen als Rivalen und der klimatischen Veränderungen

als Sicherheitsrisiko. Bei einigen Staaten finden wir eine stark erhöhte Aufmerksamkeit auf die Region, Truppenverstärkungen und mehr auf die Arktis ausgerichtete militärische und zivile Aktivitäten. Insbesondere China – als Nicht-Anrainer – zeigt großes Interesse an der Arktis, zunehmend auch mit einem harten Diskurs und Warnungen gegenüber Anrainerstaaten. Aber auch die EU und Deutschland haben ihre wirtschaftlichen Interessen in der Arktis artikuliert – teils implizit mit der Perspektive der Arktis als eine alle betreffende Region; des Weiteren sind der EU und Deutschland eine friedliche Arktis wichtig. Diese Erkenntnisse detaillieren was manche (Etzold und Steinicke 2015: 3) als ein „drohendes Sicherheitsdilemma“ in der Arktis konstatieren. Bezüglich des Konfliktpotenzials kann geschlussfolgert werden, dass die Arktis zum Teil zu einem neuen geopolitischen Spielfeld geworden ist; das Konfliktpotenzial wächst insbesondere zwischen USA/Kanada und Russland, wahrscheinlich aber auch mit China.

Als Lehren bezüglich einer robusten wie auch konstruktiven maritimen Strategie ist als erstes die Anerkennung der geostrategischen Bedeutung der Region zu nennen, sowie der Fakt, dass auch Nicht-Anrainerstaaten wirtschaftliche Interessen an der Arktis haben und diese möglicherweise auch durchsetzen werden. Hier sind Maßnahmen für einen konstruktiven Umgang nötig, insbesondere vermehrte Anstrengungen zur Vertrauensbildung. Ebenfalls wird eine Stärkung des Dialogs und der Koordination zwischen und mit den Arktis-Stakeholdern gebraucht. Sinnvoll kann auch der Ausbau der Kooperation zwischen den Marinen sein, insbesondere mit der Entwicklung von Indikatoren zur Frühwarnung, so dass auf Eskalationen und Krisen schnell reagiert werden kann. Neben einer Stärkung des AR und seiner Konsultationsformate empfehlen Horrell, Nordenman und Slocombe (2016: 4) auch die Stärkung der EU-NATO-Kooperation für einen besseren Lagebildaustausch. Mit Blick auf Russland sollte es eine verbesserte Krisenkommunikation und eventuell neue Konsultationsmechanismen bei Militäraktivitäten geben, so

dass Informationsaustausch und Transparenz verbessert werden (siehe auch Etzold und Steinicke 2015: 4) und das gegenseitige Vertrauen wieder gestärkt werden kann.

Bibliografie

- Agnew, John (2010): Emerging China and Critical Geopolitics: Between World Politics and Chinese Particularity, *European Geography and Economics* 51 (5): 569-582.
- Agnew, John und Luca Muscarà (2012): *Making Political Geography*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Albert, Mathias (2015): The Polar Regions in the System of World Politics: Social Differentiation and Securitization, *Geographische Zeitschrift* 103 (4): 217-230.
- Albert, Mathias und Dorothea Wehrmann (2015): Polarpolitik. Ein Bericht zur politikwissenschaftlichen Arktis- und Antarktisliteratur, *Neue Politische Literatur* 1: 63-89.
- Auswärtiges Amt (2014): Die Arktis, http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/InternatRecht/Einzelfragen/Arktis/Arktis-Grundlagentext_node.html [eingesehen am 19. Januar 2017].
- Auswärtiges Amt (2013): Leitlinien deutscher Arktispolitik. Verantwortung übernehmen, Chancen nutzen, <http://www.auswaertiges-amt.de/cae/servlet/contentblob/658714/publicationFile/185635/Arktis-leitlinien.pdf> [eingesehen am 19. Januar 2017].
- Bartsch, Golo M. (2015): *Zukunftsraum Arktis: Klimawandel, Kooperation oder Konfrontation?* Wiesbaden: Springer.
- Bertelsen, Rasmus Gjedssø (2016): Comparing comprehensive security (policy) in the Nordic and the Pacific Arctics. Lecture in IFSH-Colloquium (November 30), Hamburg, Germany.
- Blackwill, Robert D. und Ashley J. Tellis (2015): *Revising U.S. Grand Strategy Toward China*. Council Special Report 72, Council of Foreign Relations.
- BMUB (2013): Leitlinien deutscher Arktispolitik. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 30. Oktober, <http://www.bmub.bund.de/themen/europa-international/int-umweltpolitik/weitere-multilaterale-zusammenarbeit/detailansicht/artikel/leitlinien-deutscher-arktispolitik/> [eingesehen am 19. Januar 2017].
- Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2017): *Maritime Agenda 2025. Für die Zukunft des maritimen Standortes Deutschland*. <http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/M-O/maritime-agenda-2025> [eingesehen am 19. Januar 2017].
- Colby, Elbridge (2015): *Understanding and Dealing with China's Growing Military Power: Recommendations for U.S. Defense Posture and Policy*. Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission, 1. April, Center for a New American Security.
- Conley, Heather (2010): *U.S. Strategic Interests in the Arctic. An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation*. CSIS, 27. April, <https://www.csis.org/analysis/us-strategic-interests-arctic> [eingesehen am 2. Dezember 2016].
- European Commission & High Representative of the EU for Foreign Affairs and Security Policy (2012): *Developing a European Union Policy towards the Arctic Region: Progress since 2008 and Next Steps*. Joint Communication to the European Parliament and the Council, 26. Juni, Brüssel, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/join_2012_19_en.pdf [eingesehen am 20. Januar 2017].
- Europäische Kommission – Vertretung in Deutschland (2016): *Eine gemeinsame europäische Politik für die Arktis*, 27. April, https://ec.europa.eu/germany/news/eine-gemeinsame-europ%C3%A4ische-politik-f%C3%BCr-die-arktis_de [eingesehen am 17. Januar 2017].

- Etzold, Tobias und Stefan Steinicke (2015): Regionale Sicherheit und Zusammenarbeit in der Arktis- und Ostseeregion Destabilisierung als Folge der Krise um die Ukraine. SWP-Aktuell August, <https://www.swp-berlin.org/publikation/regionale-sicherheit-und-zusammenarbeit-in-der-arktis-und-ostseeregion/> [eingesehen am 23. Januar 2017].
- Feng, Bree (2015): China Looks North: Carving Out a Role in the Arctic. Asia-Pacific Foundation of Canada, 30. April, <https://www.asiapacific.ca/canada-asia-agenda/china-looks-north-carving-out-role-arctic> [eingesehen am 14. Dezember 2016].
- Flint, Colin und Virginie Mamadouh (2015): The Multi-Disciplinary Reclamation of Geopolitics: New Opportunities and Challenges. *Geopolitics* 20 (1): 1-3.
- Haftendorn, Helga (2016): Wettrüsten im Ewigen Eis – Eine Gefahr für die internationale Stabilität? *Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik* 9: 101-120.
- Hansen, Lene (2006): *Security as Practice: Discourse Analysis and the Bosnian War*. Oxon: Routledge.
- Hicks, Kathleen et al. (2016): *Undersea Warfare in Northern Europe*. CSIS, Washington, DC, https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/160721_Hicks_UnderseaWarfare_Web.pdf [eingesehen am 16. November 2016].
- Hilde, Paal S. (2014): "Armed Forces and Security Challenges in the Arctic," in Tamnes, Rolf und Kristine Offerdal, Hrsg., *Geopolitics and Security in the Arctic. Regional Dynamics in a Global World*, London und New York: Routledge, 147-165.
- Holland, Jack (2014) "The Elusive Essence of Evil: Constructing Otherness in the Coalition of the Willing," in PISOIU, Daniela, Hrsg., *Arguing Counter-Terrorism. New Perspectives*, Abingdon, Oxon und New York: Routledge, 201-220.
- Holland, Jack (2013a): Foreign Policy and Political Possibility. *European Journal of International Relations* 19 (1): 49-68.
- Holland, Jack (2013b): *Selling the War on Terror: Foreign Policy Discourses after 9/11*. London: Routledge.
- Horrell, Steven, Magnus Nordenman und Walter B. Slocombe (2016): *Updating NATO's Maritime Strategy*. Atlantic Council Issue Brief, <http://www.atlanticcouncil.org/publications/issue-briefs/updated-nato-s-maritime-strategy> [eingesehen am 19. September 2016].
- Hossain, Kamrul und Harsh Barala (2017): *An Assessment of US Chairmanship of the Arctic Council*. ArCticles (5. Mai), Arctic Centre, Universität Lapland.
- Jokela, Juha (2015): Arctic Governance. *Arctic Security Matters, ISSUE Reports* 24, EU Institute for Security Studies, 35-42.
- Käpylä, Juha und Harri Mikkola (2015): *On Arctic Exceptionalism*. FIIA Working Paper 85. Finnish Institute of International Affairs, Helsinki.
- Kullik, Jakob (2012): *Konflikt oder Kooperation? if – Zeitschrift für Innere Führung* 2, http://www.if-zeitschrift.de/portal/a/ifz/lut/p/c4/JYrLCslwEEX_aKaxiNWdpQvFnQu1biRtxnYgjxJGA-LHm-A9cDbn4h0zXr950sLBa4s37Efe-DQmGZOjBzw_ITI48JLKC1_I3BGPwJMVCXjh7ilpChCVESaW8YswF2GBfqa5VtVpV_6lvc9keTpt63XTH9oyLc_sfokLS-g!!/ [eingesehen am 16. September 2016].
- Laclau, Ernesto und Chantal Mouffe (1985): *Hegemony and Socialist Strategy. Towards a Radical Democratic Politics*. London: Verso.
- Laird, Robbin F., Edward Timpelake und Richard Weitz (2013): *Rebuilding American Military Power in the Pacific: A 21st-Century Strategy*. Santa Barbara, CA: Praeger.

- Lanteigne, Marc (2015): The Role of China in Emerging Arctic Security Discourses, S+F Sicherheit und Frieden / Security and Peace 3: 150-155.
- Mufson, Steven und Juliet Eilperin (2015): In Alaska, Obama Points to Warming, in: The Washington Post 1. September, A, S. A01.
- NBAR (2016): Russia's Arctic Dreams Have Chinese Characteristics. National Bureau of Asian Research. Washington, DC und Seattle.
- http://nbr.org/downloads/pdfs/eta/ES_commentary_maxie_slayton_101716.pdf [eingesehen am 15. November 2016].
- Nord, Douglas C. (2014): "Responding to Change in the North. Comparing Recent Canadian and American Foreign Policies in the Arctic," in Battarbee, Keith und John Erik Fossum, Hrsg. The Arctic Contested, Brüssel: Peter Lang, 49-67.
- Nordenman, Magnus (2015): The Naval Alliance. Preparing NATO for a Maritime Century. Atlantic Council, Washington, DC, <http://www.atlanticcouncil.org/publications/reports/the-naval-alliance-preparing-nato-for-a-maritime-century> [eingesehen am 28. September 2016].
- Obama, Barack (2013): Introduction. In: National Strategy for the Arctic Region. White House, Washington, DC, https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf [eingesehen am 12. November 2016].
- Ó Tuathail, Gearóid und John A. Agnew (2008): "Geopolitics and Discourse. Practical Geopolitical Reasoning in American Foreign Policy," in Agnew, John A. und Virginie Mamadouh, Hrsg., Politics: Critical Essays in Human Geography, Aldershot und Burlington, VT: Ashgate, 219-233.
- Papp, R. J., Jr. (2013): Admiral, U.S. Coast Guard. Introduction. USCG Arctic Strategy. Washington, DC, https://www.uscg.mil/seniorleadership/docs/cg_arctic_strategy.pdf [eingesehen am 11. November 2016].
- Regehr, Ernie und Anni-Claudine Buelles (2015): Circumpolar Military Facilities of the Arctic Five. The Simons Foundation, <http://www.thesimonsfoundation.ca/sites/all/files/Circumpolar%20Military%20Facilities%20of%20the%20Arctic%20Five%20-%20updated%20March%202015.pdf> [eingesehen am 3. August 2015].
- Reuber, Paul (2012): Politische Geographie. Paderborn: Schöningh.
- Reuber, Paul (2011): „Die Archive der Geopolitik,“ in Dzudzek, Iris, Paul Reuber und Anke Strüver, Hrsg., Die Politik räumlicher Repräsentationen. Beispiele aus der empirischen Forschung, Berlin: Lit Verlag, 25-42.
- Roughead, Gary (2015): Admiral. In The Race For Arctic Energy, The U.S. And Russia Are Polar Opposites. Hoover Institution (26. August), The Wall Street Journal (25. August), <http://www.hoover.org/research/race-arctic-energy-us-and-russia-are-polar-opposites> [eingesehen am 15. November 2016].
- Russian Federation Policy for the Arctic to 2020 (2008): In <http://www.arctic-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020> [eingesehen am 10. Mai 2017].
- Trenin, Dmitri (2015): Greater Russia: A China-Russia Entente? The Globalist, 16. Juni, <http://www.theglobalist.com/from-greater-europe-to-greater-asia-toward-a-sino-russian-entente/> [eingesehen am 24. Juni 2015].
- U.S. Coast Guard (2013): USCG Arctic Strategy. Washington, DC, https://www.uscg.mil/seniorleadership/docs/cg_arctic_strategy.pdf [eingesehen am 11. November 2016].

- U.S. Marine Corps, U.S. Navy und U.S. Coast Guard (2015): Forward. Engaged. Ready. Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, https://www.uscg.mil/seniorleadership/DOCS/CS21R_Final.pdf [eingesehen am 15. November 2016].
- U.S. Department of Defense (2014): Quadrennial Defense Review 2014. Washington, DC, http://archive.defense.gov/pubs/2014_Quadrennial_Defense_Review.pdf [eingesehen am 9. November 2016].
- U.S. Department of Defense (2013): Arctic Strategy. Washington, DC, http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf [eingesehen am 11. November 2016].
- U.S. Department of Defense (2011): Report to Congress on Arctic Operations and the Northwest Passage. Washington, DC, http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/Tab_A_Arctic_Report_Public.pdf [eingesehen am 8. November 2016].
- U.S. Department of State (2016): U.S. Chairmanship of the Arctic Council, Washington, DC, <http://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/arc/uschair/> [eingesehen am 9. November 2016].
- Weber, Steffen und Julian Romanyshin (2011): Breaking the Ice: The European Union and the Arctic, *International Journal* 66 (4): 853-854.
- White House (2016): U.S. Canada Joint Statement on Climate, Energy, and Arctic Leadership, <https://www.whitehouse.gov/the-press-office/2016/03/10/us-canada-joint-statement-climate-energy-and-arctic-leadership> [eingesehen am 15. November 2016].
- White House (2013): National Strategy for the Arctic Region. Washington, DC, https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf [eingesehen am 12. November 2016].
- Wright, David Curtis (2011): The Dragon Eyes the Top of the World. Washington, DC, U.S. Naval War College China Maritime Studies Institute, 28-32.

BREXIT UND DIE MARITIME KOMPONENTE EUROPÄISCHER SICHERHEIT

Mag. Dr. Nikolaus Scholik,

*Senior Advisor, Austria Institut für Europa-
und Sicherheitspolitik*

EINLEITUNG/GRUNDLAGEN

Die Sicherheit eines Staates, Staatenbundes oder Bundestaates ist seit der Schaffung des modernen Nationalstaates die zentrale und wichtigste Aufgabe der Politik. Äußere Sicherheit und innere Ordnung sind die beiden Eckpfeiler des staatlichen Bestehens und vorrangig vor allen anderen Aufgaben zu planen, wahrzunehmen und sicher zu stellen – andernfalls besteht der Staat nicht mehr, löst sich auf oder wird aufgelöst. An dieser Erkenntnis ändern technischer Fortschritt, Bündnisse oder internationale Abkommen, diverse politisch-ideologische Richtungen und letztlich auch das wirtschaftliche Potenzial kaum etwas. Leben wir doch im beginnenden 21. Jahrhundert noch immer in der von Waltz propagierten (internationalen) Anarchie. Und es scheint, als würde sich daran in der nahen bis mittleren Zukunft kaum, oder bestenfalls marginal, etwas ändern.

So wie der Nationalstaat ist auch ein Staatenbund (EU) oder gar der europäische Kontinent (westlicher Prägung) von seiner Geografie abhängig, einer unveränderbaren Komponente, Grenzänderungen ausgenommen. Und somit zeigt sich, dass die Europäische Union, mit 4,3 Mio. km² – ohne das Vereinigte Königreich – über zukünftig 13.721 km Land- und 65.952 km Seegrenzen verfügen wird. Diese geografische Lage, die kritischen Eingänge in den nördlichen Atlantik, in und aus dem Mittelmeer, die zu überwachenden Gegenküsten und die Sicherung der handels- und maritim-militärischen Seewege bedeuten zwangsläufig eine sicherheitspolitische Orientierung und bedingen ein entsprechendes operatives Potenzial zur See. Bevor auf die möglichen Auswirkungen

und Folgen des BREXIT eingegangen werden kann, müssen einige politische Fakten, die auf den Themenkomplex wirken, kurz dargelegt werden. Alle sicherheitspolitisch relevanten operativen Fähigkeiten der EU stehen noch immer und absehbar (fast) ausschließlich unter nationaler Hoheit. Dies gilt in exklusiver Form für die nukleare Abschreckung, aber auch alle anderen Formen der gemeinschaftlichen Sicherheit stehen unter streng nationaler Führung, einige Gemeinschaftsaktionen geringer (militärischer) Bedeutung und Stärke auf operativer Ebene ausgenommen. Die Union kann – bis auf Stäbe, Kommissionen, gelegentliche Aktionen und angestrebte Rüstungskooperationen – mangels des fehlenden politischen Überbaus auf kein gemeinschaftlich einsetzbares, effizientes und unter europäischer Führung stehendes militärisches Potenzial von Bedeutung zurückgreifen. Dazu kommen die unterschiedlichen außenpolitischen Interessenslagen, die militärisch-rüstungstechnischen Besonderheiten, unterschiedliche Führungssysteme und Auszubildungsniveaus der 27 nationalen Streitkräfte; es bedarf weder großer Sachkenntnis noch Erfahrung auf diesem Sektor um festzustellen, dass von einer „Europäischen Sicherheitspolitik“ oder gar „Europäischen Streitkräften“ nicht gesprochen werden kann. Die EU und mit ihr der Kontinent hängen also in ihrer Sicherheits- und Militärpolitik von den Fähigkeiten und dem Wollen der 27 Mitgliedsstaaten voll und ganz ab. Definiert man Sicherheitspolitik als „Das Verhältnis der Komponenten Bedrohungen zu Fähigkeiten“, so müssen nun die aus europäischer Sicht bestehenden Bedrohungen kurz analysiert werden, um als Grundlage für die Beurteilung der BREXIT-Auswirkungen zu dienen.

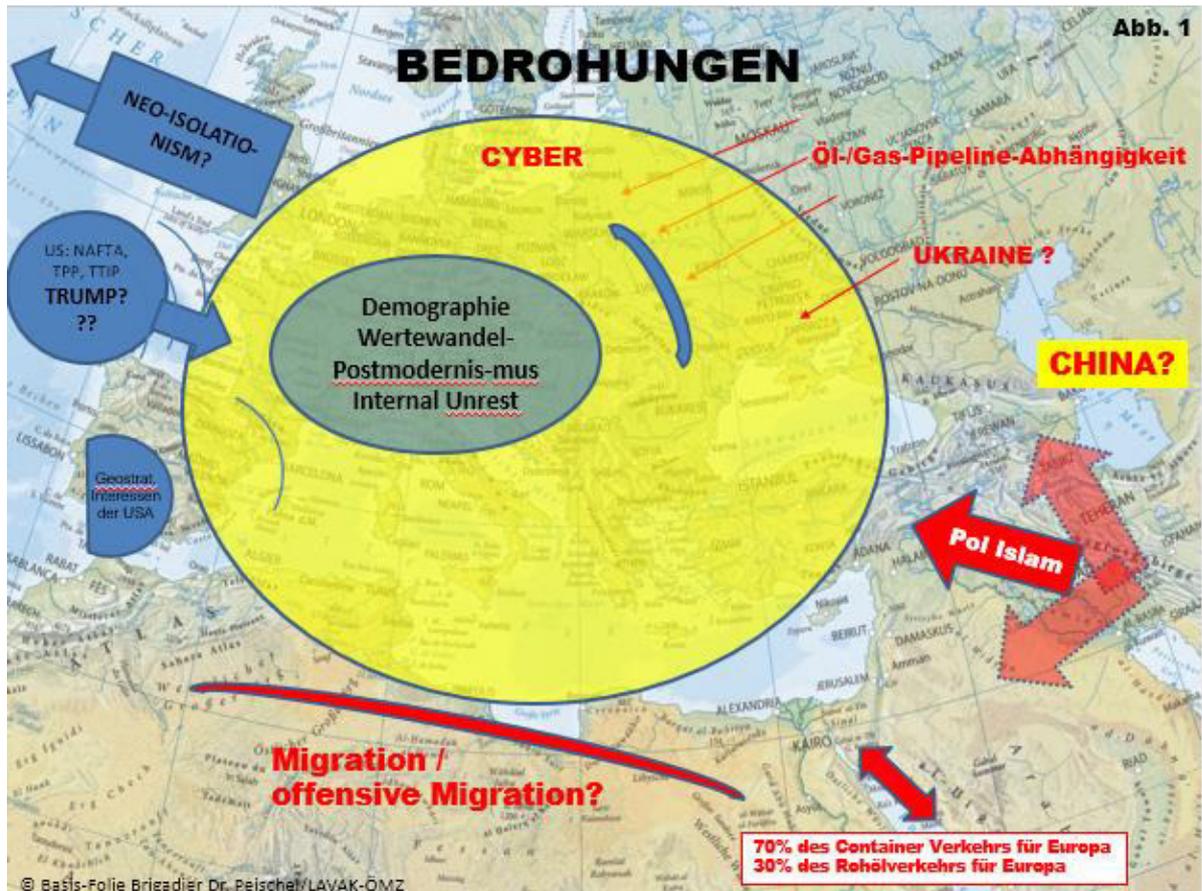


Abbildung 1 zeigt nun die derzeitige große Bedrohungslage der Union/Europas klar auf. Es wird in diesem Rahmen primär auf die maritim-relevanten Situationen eingegangen und es darf die hier nicht ausdrücklich erwähnte, allerdings permanent zu beachtende Sicherung und Überwachung des nördlichen Eingangs in den Atlantik durch maritime Kräfte Russlands nicht außer Acht gelassen werden. Auch die Krise an der Ostflanke der Union (Ukraine, Baltischer Raum) betrifft ebenfalls Russland und hat eine maritime Komponente. Die Sicherung des Mittelmeerraumes betrifft gleichermaßen die Handelsschifffahrt und die maritime Kontrolle der Migrationsströme aus dem nordafrikanischen Raum und dem Bereich Nah-Mittelost. Dazu kommt das Interesse Russlands am Erhalt seines einzigen militärisch nutzbaren Mittel-

meerhafens in Syrien und dem garantierten/gesicherten Ausgang für Kriegsschiffe aus dem Schwarzmeerraum über den Bosphorus in das Marmara-Meer und die Dardanellen in das Mittelmeer.

EUROPÄISCHE MARITIME KOMponentEN

Der Normierung maritimer Kräfte nach Grove (1990), die 9 Klassen kennt, haben in Europa das Vereinigte Königreich (Royal Navy, RN) und Frankreich (French Navy, FN) prinzipiell den Status/die Klasse III – *Medium Global Force Projection Navy*,¹⁷ allerdings nicht permanent – die FN leidet unter dem „nur ein Träger ist kein Träger-Syndrom“, und die RN wird erst ab ca. 2025, also in bestenfalls 8-10 Jahren, über zwei einsatzbereite Träger verfügen. Alle anderen *navies* Europas (die Russian Navy,

¹⁷ „Kann global auch mehrfach gleichzeitig Macht projizieren, aber nur zu einer Zeit an einem Ort, eine größere Operation erfolgreich durchführen. Verfügt über wenige/individuelle Flugzeugträger und/oder am-

phibische Angriffsschiffe, nuklear getriebene Angriffs- und strategische Raketen U-Boote und eine zweistellige Anzahl von Überwasserkriegsschiffen, die zur räumlich begrenzten Seekontrolle befähigt.“

RSN, ist hier nicht inkludiert) rangieren in darunterliegenden Klassen, haben lokales, meist küstennah einsetzbares maritimes Potenzial, können aber keine Operationen im Sinne der Klasse III ausführen. Die Deutschen Marinekräfte sind der Ansicht des Autors nach an einem historischen „Tief“ angelangt – ein für Europa/die Union desaströser Zustand, der aus heutiger Sicht auch mittelfristig kaum änderbar erscheint; dazu später Ausführlicheres. Die Untersuchung bezieht sich daher primär und fast ausschließlich auf Projektionsfähigkeit, das heißt die Fähigkeit, Kriegshandlungen mit Expeditionencharakter durchzuführen, geht es doch um „europäische Sicherheit“.

Die RN

Mit dem außer Dienst Stellen des letzten Trägers der Illustrious-Klasse (2014) verfügt die RN derzeit über keinen einsetzbaren Träger. Die Queen Elizabeth Class-Träger (QEC) HMS Queen Elizabeth und HMS Prince of Wales stellen allerdings ein Lebenszeichen des Vereinigten Königreichs in Bezug auf maritime Projektion dar und sollen ab ca. 2025 einsatzbereit sein – inwieweit dann allerdings im Rahmen von „europäischer Sicherheit“ bleibt dahingestellt und zu analysieren...

Beide Schiffe sind moderne Systeme, cv¹⁸, Dampfturbinenantrieb, 65000t Verdrängung, 40 bis 50 Kampfflugzeuge (inkl. Aufklärung und U-Boot-Jagd), STOVL-Start/Landesystem;¹⁹ dazu kommen die im Verband jeder *carrier strike group*/csg²⁰ einzusetzenden, neu in Ent-

Abb. 2



CV QUEEN ELIZABETH (RN)



HMS "Queen Elizabeth" im Rosyth Dockyard, Schottland, Juli 2014, Bild: [Ministry of Defence](#)

¹⁸ cv: *carrier, vessel*. Konventionell angetriebener Flugzeugträger. Im Gegensatz dazu cvn: *carrier, vessel, nuclear*.

¹⁹ STOVL: *short take off and vertical landing*; ein STOVL-Kampfflugzeug kann auf einer verkürzten

Start-/Landebahn abheben und vertikal – durch Kippen der Triebwerke – landen.

²⁰ csg: *carrier strike group*; Bezeichnung der USN für einen Flugzeugträgerkampfverband; grundsätzlich auf alle *navies* übertragbar, die Flugzeugträger zur

wicklung stehenden Zerstörer der Global Combat Ship-Klasse – ein ambitioniertes und kostenintensives Programm. Als Flugzeug wurde die amerikanische F-35 (JSF – *joint strike fighter*), das Modell „B“ (STOVL) ausgewählt, wobei die Lieferungen erst 2025 komplett sein werden, und somit von einer Einsatzbereitschaft eben erst ab diesem Zeitpunkt gesprochen werden kann. Und das alles unter der Voraussetzung eines reibungslosen Verlaufs über alle Phasen der Konstruktion, Abstimmung, Testung, Ausbildung bis zur Herstellung der Kampfbereitschaft. Aller Erfahrung mit dem Bau hochkomplexer industrieller Anlagen nach und ein Flugzeugträgersystem dieser Klasse gehört zu den komplexesten Anlagen überhaupt – ist daher mit einer operativen Verfügbarkeit erst zwischen 2025 und 2030 zu rechnen.

Die French Navy

Frankreich, im Gegensatz zum Vereinigten Königreich mit sowohl atlantischen, als auch



CVN CHARLES DE GAULLE R 91 (FN)



Abb. 3

power-projection einsetzen. Der Verband besteht aus dem Träger, einem Raketen-Lenkwaffenkreuzer (nur bei der USN), mehreren Zerstörern, Fregatten, einem Versorgungsschiff und ein bis zwei Jagd-U-Booten. Kein Flugzeugträger wird ohne diese Begleitphalanx eingesetzt.

mediterranen (europäischen) Interessen, verfügt seit der außer Dienst Stellung der beiden Träger der Foch-Klasse (ab 2001) über einen cvn-Träger, R-91/Charles de Gaulle; Nuklearantrieb, 40500 t Verdrängung, 40 Kampfflugzeuge (inkl. Aufklärung und U-Boot-Jagd), CATOBAR-System.²¹ Im Gegensatz zum Vereinigten Königreich, dessen QEC-Träger auf ein wesentliches Element (das Jagdflugzeug) aus fremder Produktion zurückgreifen (US-JSF), besteht das französische cvn-system/die csg ausschließlich aus nationalen Komponenten und ist somit autark. Der große Nachteil der französischen *force de projection* liegt in der Singularität des Trägers begründet. Dessen zahlreiche, oftmals außerordentliche, weil auf technischen Problemen beruhende Werftaufenthalte bestätigen die alte Regel, „ein Träger ist kein Träger“. Der Einsatz von Machtmitteln muss eben dann erfolgen, wenn es aus politischen oder nationalen Gründen opportun, gar notwendig ist.

²¹ CATOBAR: *catapult-assisted take-off but arrested recovery*; die R-91 stellt konzeptionell eine wesentlich kleinere Version der US-Navy (USN)-Nimitz-Klasse-Träger dar.

Die US-Navy (USN)

Eine maritime Darstellung europäischen Potenzials Klassen I – III muss die USN berücksichtigen, haben doch die Vereinigten Staaten seit Ende des 2. Weltkriegs maßgeblich zur militärischen Sicherheit Europas beigetragen, diese gar mehrheitlich getragen und garantiert. Die USN (heute und absehbar die einzige Klasse 1-navy der Welt)²² mit ihren 10 einsatzfähigen csg, alle Träger cvn der Nimitz-Klasse, wobei natürlich auch hier eine Regel, nämlich 10=4-3-[3] anzuwenden ist: vier einsatzbereit oder im Einsatz, drei Reserve/einsatzfähig unter zeitlichen Beschränkungen, sowie drei in längeren Erhaltungs-, Reparatur- und/oder Modernisierungsprogrammen gebunden. Dazu kommt die selbstverständlich rein nationale Herkunft aller Komponenten und ein auf die nächsten 50

Jahre ausgerichtetes Forschungs-, Modernisierungs- und Neubauprogramm, um 10=4-3-[3] ständig einsatzbereit zur Verfügung zu haben.

Ein europäischer/EU-maritimer Ansatz?

Die Entwicklung eines europäischen Sicherheitsdenkens, von den Gründungsvätern seit der Montanunion und allen weiteren Stufen als langfristiges Ziel durchaus gesehen, wurde auf Grund der politischen Strukturen, von Beginn an bis zur Union als Lippenbekenntnis und wünschenswert, allerdings realpolitisch kaum und zögerlich, mutlos und unter dem Druck des Aufrechterhaltens nationaler Oberhoheit über Streitkräfte immer wieder hinausgeschoben. Stäbe und gemeinschaftliche Zentren ja – langfristiges einheitliches Denken und Realisieren bei Rüstung, Ausbildung, Organisation und Führung jedoch niemals ernsthaft



Abb. 4

USN CSG



²² „Kann alle Aufgaben von Marinen global und in mehreren Operationen gleichzeitig erfüllen sowie weltweit militärische Überlegenheit herstellen. Verfügt über Flugzeugträgerkampfgruppen, nuklear angetriebene Angriffs- und strategische Raketen-U-

Boote, amphibische Angriffsschiffe und eine dazu verhältnismäßig passende, dreistellige Zahl von Überwasserkriegsschiffen.“

überlegt, geschweige denn real in Marsch gesetzt. Diese Situation betraf und betrifft natürlich auch die maritime Komponente. Unter dem Schuttschirm der Vereinigten Staaten ließ es sich relativ und absolut sicher leben und die notwendigen Strukturänderungen wurden und werden immer wieder verschoben. Ein durchaus seriöser Ansatz des Vereinigten Königreichs und Frankreichs, in den Jahren 2004/2005 den Bau neuer RN-Träger und des zweiten FN-Trägers gemeinsam zu konzipieren und durchzuführen, somit die Basis einer Europäischen/Unions-Projektionskraft zu schaffen, scheiterten an den üblichen nationalen Vorbehalten – nationale Stäbe, Rüstungskonzerne, Gewerkschaften und politische Kräften brachten das Projekt bereits im ersten konstruktiven Ansatz zum Scheitern. Heute, 13 Jahre später, der Start des BREXIT und somit das Ausscheiden des Vereinigten Königreiches aus allen Unionsstrukturen eine Realität, bleibt nur mehr Frankreich mit der FN als Basis für maritim-sicherheitspolitisches Vorwärtsgen der Union auf diesem Niveau übrig. Und Frankreich hat derzeit und absehbar mit großen inneren und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Ob die neue politische Situation und die Lippenbekenntnisse des neuen französischen Präsidenten hier ausreichen werden?

BEURTEILUNG DER LAGE – WO „ANLEHNEN“?

Die Wahl von Donald Trump zum 45. Präsident der Vereinigten Staaten und der BREXIT-Entschluss des Vereinigten Königreiches haben die sicherheitspolitische Situation Europas und vor allem die Europäische Union de facto gleichzeitig vor noch ungleich schwierigere Zukunftsaussichten gestellt. Die Aussagen des neuen Präsidenten zur zukünftigen Rolle der Vereinigten Staaten im Bereich der globalen Sicherheit, des Verhältnisses zu den Verbündeten Staaten und deren Beitrag zu gemeinsamen Sicherheitsanstrengungen haben vor allem bei

den europäischen Nationalstaaten und den sicherheitspolitischen Trägern bzw. Gruppierungen gleicher Interessen innerhalb der Union alle Alarmzeichen auf „Rot“ gesetzt – bedauerlicher Weise aber nur für kurze Zeit, eine Schrecksekunde also. Schon heute ist wieder der sicherheitspolitische Schlendrian zurückgekehrt, das übliche Negieren, Taktieren und Verschieben der uralten Frage nach zeitgerechter Vorsorge bei sicherheitspolitischen Planungen und deren operativer Umsetzung eingekehrt. Die jetzige Lesart dieser Probleme:

Das Vereinigte Königreich nach dem BREXIT: es soll und wird sich weiter sicherheitspolitisch auf Europäischer Ebene engagieren. Die Drohung des amerikanischen Präsidenten, das überproportionale militärisch-operative(=kostenmäßige) Engagement der Vereinigten Staaten (alleine und im Rahmen der NATO) vom paktierten Umsetzten der 2%-Budgetausgaben für nationale Sicherheit jedes NATO-Partnerstaates abhängig zu machen: wird sicher nicht so umgesetzt werden. Die deutsche Sicht: wir dürfen und wollen keine Führungsrolle in Europa/der Union spielen, das sollen Andere übernehmen; Konsens mit Russland vor eigener oder Verantwortung im Bündnis ... usw. usw. Betrachten wir nun kurz-analytisch die Sichtweisen/möglichen Beurteilungen der Hauptakteure zum Thema.

Das Vereinigte Königreich ist sicherheitspolitisch seit dem beginnenden Verfall des Empire nach dem 1. Weltkrieg auf eine ungeschriebene, aber bedingungslos und interessenverständlich ausgerichtete Allianz mit den Vereinigten Staaten konzentriert. Die nationalen britischen Interessen werden immer vor kontinentalen oder bilateral-europäischen rangieren. Geografische Lage (!), Ausrüstung, Denkweise und historische Erfahrung als während Jahrhunderten erfolgreich agierender *offshore-balancer*²³ lassen keine Zweifel an die-

²³ *offshore-balancing*; Es handelt sich um ein zum Realismus gehörendes strategisches Konzept der Internationalen Beziehungen. Die Strategie besteht in der Nutzung bevorzugter regionaler Kräfte, um

(über Seegrenzen hinweg) aufsteigende oder bestehende gegnerische Mächte zu kontrollieren oder durch entsprechende Partnerschaften dem Mäch-

ser Orientierung. Die maritime „Aufgabenteilung“ im Bündnis mit den Vereinigten Staaten (formal NATO) oder ungeschrieben informell-bilateral zwischen Weißem Haus und Downing Street und nachfolgend USN und RN zeigen neben den traditionell starken Bindungen (rüstungstechnisch, inter-essensmäßig) große Vorteile und sinnvolle Ergänzungen. So ist die britische Nukleare Abschreckung trotz eigener Atom-U-Boote an die amerikanische Trident ICBM²⁴ gebunden, die RN hat sich bei den Trägerflugzeugen der QEC für den amerikanischen JSF²⁵ F-35B entschieden, ebenso die Royal-Force (RAF). Während die beiden QEC-Träger (2=1) hervor-ragend den nördlichen Atlantik-keingang und die Abzweigungen in und aus dem Baltischen Meer überwachen können, bliebe die Kapazität der USN auf die beiden anderen, maritim sensiblen *theaters*,²⁶ konzentriert: den Indische Ozean (mit dem Arabischen Meer und dem Persischen Golf) sowie den östliche Pazifik und den Übergang zum Indischen Ozean.

Frankreich bleibt nach dem BREXIT die einzige maritime Klasse III-Macht der Europäischen Union. Es hat (wie das Vereinigte Königreich auch) keinerlei Absicht oder den Wunsch nach einer Vergemeinschaftung seiner militärischen Machtmittel, vor allem der nuklearen Abschreckung. Im Gegenteil – Frankreich hat Signale an das Vereinigte Königreich ausgesendet, selbst nach dem BREXIT sicherheitspolitisch eng und vertraulich zusammenzuarbeiten. Eine Einordnung dieser Denkweise in Bezug auf eine sich auch politisch weiterentwi-

ckelnde Europäische Union und eine erwünschte, allerdings in weiter Ferne liegende Verteidigungs-gemeinschaft ist völlig undurchsichtig und unklar. Es muss für Frankreich, wie auch das VK und Deutschland zunächst nach wie vor das nationale Interesse in den Vordergrund gestellt werden. Wenn der neue französische Präsident von Vergemeinschaftung spricht, dann meint er dezidiert die wirtschaftliche Ebene, nicht – vielleicht später? – die sicherheitspolitische. Und so bleibt Frankreich mit der Bürde seiner nationalen Sicherheit und einer Rolle in der EU belastet die, siehe oben, sich schon vom BREXIT-Schock gelöst hat und bei gleichbleibender oder gar vorsichtig-positiver Sicherheitslage heute kaum mehr an die ersten, ängstlichen Überlegungen beim Amtsantritt des amerikanischen Präsidenten für Sicherheit und mehr Zusammenarbeit denkt. Es muss zudem festgehalten werden, dass auch die nicht unerhebliche Frage der nuklearen Sicherheit der Union – ohne BREXIT mit zwei „europäischen“ Atommächten (VK und F), heute nur mehr eine Atommacht (F) – neu zu bewerten sein wird. Auch hier kommen natürlich die Vereinigte Staaten ins Spiel, allerdings hat der neue Präsident auch bei dieser Frage, haben anerkannte Politikwissenschaftler der USA klare Vorstellungen der eigenen Verantwortung der Partnerstaaten und gehen keineswegs mehr von einem automatischen, globalen

tigten gegenüber entgegenzutreten. Eine Strategie, die das Vereinigte Königreich schon sehr frühzeitig in seiner Geschichte (Königreich England, ab dem 12./13. Jahrhundert) gegenüber den kontinentaleuropäischen Mächten (meist) sehr erfolgreich eingesetzt hat.

²⁴ ICBM: *intercontinental ballistic missile*; Interkontinentalraketen mit atomaren Sprengköpfen, die auch unter Wasser (Atom-U-Boote) abgeschossen werden können.

²⁵ JSF: *joint strike fighter*; die Familie der amerikanischen Jagdflugzeuge der 5. Generation. Die F-35 ist ein Mehrzweckkampfflugzeug mit Stealth-Techno-

logie. Den JSF wird es in drei verschiedenen Varianten geben, die auf die Bedürfnisse der jeweiligen Einsatzart abgestimmt sind:

F-35A: Ein konventionell startendes und landendes Flugzeug (CTOL)

F-35B: Ein Kurzstartflugzeug mit Senkrechtlan-dekapazität (STOVL)

F-35C: Eine trägergestützte Variante für die US Navy, das U.S. Marine Corps und RAF/RN mit größeren Tragflächen, beklappbaren Tragflächenenden, verstärktem Fahrwerk sowie Fanghaken.

²⁶ *theater*; im angelsächsischen Sprachgebrauch ein großer Operationsraum.

Schutzschirm rein amerikanischer Provenienz aus.²⁷

Eine entscheidende Frage in dieser Analyse bleibt die Haltung/die Absichten Deutschlands bezüglich seiner eigenen und der europäischen Sicherheit. Es ist psychologisch, wenn auch nur mehr schwer verständlich, dass man aus deutscher Sicht, primär mit der jüngeren Vergangenheit argumentierend, keine führende Verantwortung und essentiellen Schritte in Richtung politischer Union der EU übernehmen möchte. Diese politische Union wäre die unabdingbare Grundlage einer realen Verteidigungsunion mit europäischen Kräften, unter europäischem Kommando. Bleibt dies – aus welchen Gründen immer – aus, so kann es bes-

tenfalls den jetzigen Status von Absichtserklärungen und Stäben, kleineren multinationalen EU-Operationen aber keine wie immer operativ einsetzbaren europäischen Kräfte geben. Damit fällt eine gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik, damit bleibt das europäische Schicksal auf eben 27 nationale EU-Staaten und die restlichen Staaten außerhalb der Union beschränkt – ein wirtschaftlicher Riese, viele politische Zwerge. Ob dies eine ernsthafte Option für die zweite Hälfte des 21. Jahrhunderts darstellt, muss nicht nur bezweifelt werden, es erscheint als unmöglich. Klar ist allerdings auch, dass der Weg der politischen Einigung ohne massive deutsche Beteiligung – politisch, wirtschaftlich, technologisch – nicht gegangen werden kann. Wie diesen Widerspruch auflösen?

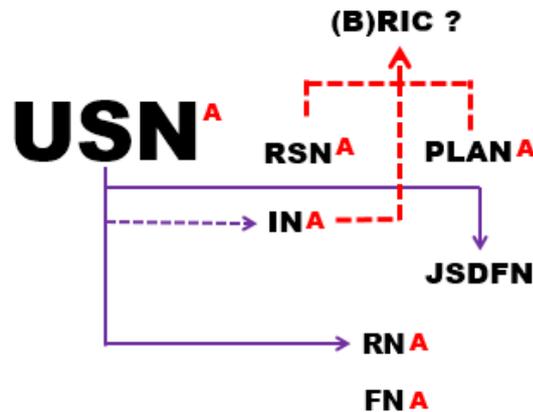


Abb. 5

WO „ANLEHNEN“?

USN, NATO,
„ALLEINE ZU HAUSE“ ... ?

WAS WILL EU –
POLITISCH (und dann)
MILITÄRISCH/MARITIM



ATLANTISCHE ALLIANZ ?

RSN: Russian Navy; JSDFN: Japanese Self Defense Force Navy, IN: Indian Navy
(B)RIC: Brasilien, Russland, Indien, China ; **A**: Atommacht

²⁷ Zwei politikwissenschaftliche Denkschulen stehen sich in den Vereinigten Staaten bezüglich der amerikanischen Sicherheitspolitik gegenüber: *off-shore-balancing* und *forward-deployment*. Erstere argumentiert, dass, basierend auf der überwältigenden amerikanischen Militärmacht die Vereinigten Staaten aus sicheren Grenzen, und mit durchaus starken militärischen Mitteln, die eigene Sicherheit absolut aufrechterhalten und auf das kostspielige Stützpunktsystem und vorgelagerte Stationierungen (*forward deployment*) in alle Teile der Welt

(USN vor allem) verzichtet werden könnte. Dies bedingt allerdings ihrer Ansicht nach, dass die Verbündeten der USA viel mehr für ihre eigene Sicherheit tun müssten und nicht mehr automatisch in jeder Hinsicht, auch nuklear, auf militärischen amerikanischen Schutz zählen können. Die *forward-deployer* argumentieren, dass die Sicherheit der USA nur unter vorgelagerter Präsenz rechtzeitig und dauerhaft, auch im Sinne der (konventionellen und nuklearen) Abschreckung, gewährleistet werden kann.

Am Beispiel der militärischen/maritimen Sicherheitskomponente ließe sich ein Szenario andeuten vorausgesetzt, dass in Deutschland und in den anderen sicherheitspolitisch bedeutenden Staaten der Union Führungskräfte an der Macht wären, die eine solche Aufgabe sehen, als wichtig erachten und ohne Rücksicht auf althergebrachte Vorurteile, Ängste, Befindlichkeiten und fadenscheinige Argumente beginnen und umsetzen. Aller Welt wird seitens der Union – zu Recht – schrittweises Vorgehen auf verschiedensten Gebieten als der „europäische Integrationsweg“ erklärt und argumentiert: die Währungsunion, der Schengen Raum – durchaus achtbare Beispiele eines schrittweisen Vorgehens der jeweiligen Koalition der Willigen. Warum dies auf sicherheitspolitischer Ebene nicht möglich sein sollte, bleibt ein Rätsel. Eine auf einem ersten Schritt politischer Einigung basierende Verteidigungsunion Frankreich-Deutschland-Polen, wenn seitens der Benelux-Staaten und anderer williger EU-Partner Interesse an Beteiligung und Pflichtenteilung bestünde auch mit diesen, könnte einen Anfang bilden. Und Frankreich und Deutschland könnten auf dem maritimen Sektor durchaus eine Kraft zur Sicherung des für Europa so sensiblen Mittelmeerraumes bilden! Dieser Mosaikstein ließe sich nahtlos mit dem vorerwähnten Partnerschaftskonzept VK/US verknüpfen und wäre seitens der EU ein realer Beitrag, vorausgesetzt Frankreich und Deutschland gehen diesen Weg. Und diesem Angebot würden sich die Partner USA und VK sicher nicht verweigern – wäre doch Europa (die Union) Partner mit einem angemessenen Beitrag, nicht nur Nutznießer.

EIN SCHLUSSGEDANKE

Ein Blick in die Geschichte kann/soll diese Überlegungen abrunden. Nach den erfolgreichen Perserkriegen stand die hellenistische Welt vor der Frage, wie sie derartigen Bedrohungen zukünftig im Voraus begegnen könnte. Ziel war die Fähigkeit zu entwickeln, den Raum der Ägäis mit den griechisch besiedelten Inseln und die Randzonen von zukünftigen Vorstößen der Perser freizuhalten und die Handelswege zu sichern. Unter der Führung des mächtigsten griechischen Stadtstaats Athen, einer Seemacht, wurde 447/48 B.C. der Attische Seebund gegründet. Die Machtposition Athens bei Organisation und Führung wurde im Zuge der innergesellschaftlichen demokratischen Umgestaltung ausgebaut und schließlich umfassend. Die ursprüngliche griechische Originalbezeichnung lautete:

οἱ Ἀθηναῖοι καὶ οἱ σύμμαχοι

(Die Athener und ihre Alliierten)

PIRATERIEBEKÄMPFUNG IN DER STRASSE VON MALAKKA – ERFOLGREICHE KOOPERATION ZWISCHEN DEN ANRAINERSTAATEN?

*Dipl.-Pol. Anja Menzel,
Universität Greifswald*

1. Einleitung

Im Jahr 2015 fanden weltweit über die Hälfte aller Piratenangriffe in den Territorialgewässern Indonesiens, Malaysias und Singapurs, den Anrainerstaaten der Straße von Malakka, statt (ICC IMB 2015: 5). Dessen ungeachtet nahm im Zuge des abrupten Rückgangs von Überfällen vor der Küste Somalias auch die öffentliche Aufmerksamkeit für Piraterie in Südostasien ab. Nichtsdestoweniger sind die jüngsten Vorfälle in der Region, vor allem in der Straße von Malakka sowie der Sulu- und Celebessee, schwerwiegend: So kamen bei Angriffen im Februar 2017 vor den Philippinen zwei Seeleute ums Leben (ReCAAP 2017a: 18). Dies unterstreicht die fortwährende Ernsthaftigkeit der Lage und zeigt, wie wichtig es für WissenschaftlerInnen und MarinestrategInnen ist, sich weiterhin mit Piraterie und deren effektiver Bekämpfung zu beschäftigen.

Die akademische Aufmerksamkeit sollte in besonderem Maße der Straße von Malakka gelten, der aufgrund ihrer exponierten Lage als eine der wichtigsten Seehandelsstraßen der Welt eine zentrale Bedeutung zukommt. Als Antwort auf die seit über zwei Jahrzehnten konstant hohen Überfallszahlen in der Straße von Malakka haben sich mehrere regionale und internationale Governance-Strukturen zur Be-

kämpfung von Piraterie in Südostasien herausgebildet, die vielfach als erfolgreich angesehen werden (Ho 2009: 432). Mit Ausnahme des Jahres 2016 ist die Anzahl der Überfälle in den letzten Jahren jedoch nicht deutlich zurückgegangen. Dies wirft die Frage auf, wie effektiv die zwischenstaatliche Kooperation zwischen den Anrainerstaaten tatsächlich ist.

Um dieser Frage nachzugehen, werden im Folgenden zwei Kooperationsmechanismen, die Malacca Straits Patrols (MSP) und das Regional Cooperation Agreement on Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), evaluiert. Nach einem allgemeinen Überblick über Piraterie in der Straße von Malakka und deren geostrategischem Kontext werden die Kooperationsarrangements von MSP und ReCAAP erläutert und kritisch auf ihren Erfolg hin geprüft. Darauf aufbauend wird die nähere Zukunft der Kooperationsmechanismen skizziert, während abschließend einzelne Handlungsoptionen für eine effektivere Pirateriebekämpfung in der Region diskutiert werden. Insbesondere wird dabei auf die Durchführung von koordinierten Patrouillen durch die Anrainerstaaten sowie die mangelnden Überwachungskapazitäten Indonesiens bei der Bekämpfung von maritimer Kriminalität eingegangen.

2. Piraterie²⁸ in der Straße von Malakka

Die Geschichte der Piraterie in der Straße von Malakka reicht zurück bis in das 14. Jahrhundert, als der Seehandel zwischen China und Indien florierte und die Seeräuberei damit ein lukratives Geschäft bot (Kraska 2011: 16). Die Anreizstruktur für Piraten hat sich bis heute nicht verändert: Die Straße von Malakka verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und ist eine der weltweit wichtigsten Seehandelsstraßen. Ab 1997 stieg die

²⁸ Im internationalen Seerecht bezeichnet der Begriff Piraterie illegale Aktivitäten auf hoher See, die zu eigennützigen Zwecken von der Besatzung oder den Passagieren eines Privatschiffs gegen ein anderes Schiff, Personen auf diesem Schiff oder den Besitz an Bord ausgeübt werden (United Nations 1982: Art. 101). Dies ist rechtlich klar abzutrennen

von kriminellen Aktivitäten gegen Schiffe, die in Territorialgewässern stattfinden. Diese Vorfälle werden als armed robbery against ships bezeichnet (IMO 2009: 4). Wenn im Folgenden von Piraterie die Rede ist, sind damit sowohl Piratenangriffe als auch bewaffneter Raubüberfall von Schiffen gemeint.

Zahl der gemeldeten Piratenangriffe in der Region substantiell an, da ein Zuverdienst durch maritime Kriminalität im Zuge der asiatischen Wirtschaftskrise attraktiver wurde (Dela Pena 2009: 3). Seither führt Südostasien wiederholt die Liste der Regionen mit den gefährlichsten Gewässern der Welt an (ICC IMB 2015: 5).

Die geografischen Gegebenheiten der Straße von Malakka machen deutlich, wieso eine Zusammenarbeit zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur für die Eindämmung von Piraterie erforderlich ist. Die Territorialgewässer der Anrainerstaaten sind durch Tausende kleine Inseln gekennzeichnet, was Patrouillen erschwert und Piraten zahllose Rückzugsmöglichkeiten bietet (Bernard 2015: 201). Hinzu kommt, dass die Straße von Malakka an der schmalsten Stelle nur 2,8 Kilometer breit ist, sich in der Region aber gleichzeitig drei unterschiedliche Territorialgebiete treffen. Da Piraten mobil sind und über maritime Staatsgrenzen hinweg agieren (Murphy 2007: 177), ist eine Kooperation zwischen den Anliegerstaaten unerlässlich, um eine erfolgreiche Verfolgung von Piraten zu gewährleisten.

Zusätzlich erhöht die Bedeutung der Straße von Malakka als Nadelöhr des internationalen Seehandels den Druck auf die Anrainerstaaten, die Zahl der Piratenangriffe einzudämmen und die Sicherheitslage in der Region zu verbessern. 2005 erklärte das Joint War Committee der Lloyd's Market Association die Straße von Malakka sogar zu kriegsgefährdetem Gebiet, was zur Folge hatte, dass die Versicherungssummen der Reedereien stark anstiegen (Kraska 2011: 43). Auf Drängen großer Handelsnationen wie den USA, China oder Japan erklärten Indonesien, Malaysia und Singapur seitdem wiederholt ihre Bereitschaft zu zwischenstaatlicher Kooperation (Ministry of Foreign Affairs Singapore 2005).

3. Regionale und internationale Kooperationsmechanismen

Die Malacca Straits Patrols (MSP) stellen die umfangreichste regionale Kooperation zur Bekämpfung von Piraterie zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur dar. Infolge des

steigenden internationalen Drucks riefen die Anrainerstaaten im Jahr 2004 zunächst das trilaterale MALSINDO-Abkommen ins Leben, um eine dauerhafte militärische Präsenz in den Gewässern der Region zu gewährleisten. Hinzu kam 2005 das Eyes in the Sky Program, eine gemeinsam abgestimmte Luftraumüberwachung in der Straße von Malakka, die die Anrainerstaaten zusammen mit Thailand durchführen. Seit 2006 gibt es ein gemeinsames Information Sharing Center, und 2007 wurden gemeinsame Standardabläufe formalisiert (IMO 2007). Die Patrouillen werden aufgrund von Bedenken der Staaten bezüglich ihrer territorialen Integrität allerdings nicht gemeinsam durchgeführt, sondern nur durch die drei Staaten koordiniert. Grenzübertritte bedürfen einer vorherigen bilateralen Vereinbarung (Storey 2009: 41). 2008 trat Thailand den Marinepatrouillen bei, und die Kooperationsmaßnahmen wurden unter dem neuen Namen MSP zusammengebracht.

ReCAAP, ein internationales Pirateriebekämpfungsabkommen für Südostasien, wurde 2003 durch Japan initiiert und trat schließlich 2006 in Kraft. Das Ziel des Abkommens ist es, zwischenstaatliche Kooperation zur Pirateriebekämpfung zu fördern. Dies soll vor allem durch zwei Maßnahmenbündel erreicht werden: Zum einen sollen die Kapazitäten der Mitgliedsstaaten gestärkt, zum anderen der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedern und der Schifffahrtsindustrie gefördert werden, wofür ein Information Sharing Centre in Singapur eingerichtet wurde (ReCAAP 2017b). Die Mitgliedsstaaten verpflichten sich, effektive Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie in ihren Territorialgewässern zu ergreifen. ReCAAP ist völkerrechtlich bindend und steht allen interessierten Staaten offen. Bisher sind 20 Staaten beigetreten, darunter 13 Staaten aus Südostasien genauso wie Großbritannien, Norwegen, Dänemark, China, die USA, Australien und Japan. Obwohl Indonesien und Malaysia die beiden am stärksten von Piraterie betroffenen Staaten Südostasiens sind, sind sie trotz Beteiligung an den ursprünglichen Verhandlungen als einzige Staaten der Region nicht Mitglied

4. Erfolg der Kooperationsmechanismen

Wie effektiv sind die genannten Governance-Strukturen tatsächlich für die Bekämpfung von Piraterie in der Straße von Malakka und den Territorialgewässern der Anrainerstaaten? Die MSP und ReCAAP wurden als Antwort auf die fortwährend hohe Rate maritimer Kriminalität in der Region geschaffen und können daher als erfolgreich angesehen werden, wenn seit ihrer Etablierung die Zahl der Piraterieangriffe zurückgegangen ist. In der Literatur werden beide Kooperationsmechanismen immer wieder als erfolgreiche Maßnahmen bezeichnet (Kraska 2011: 146). Die Statistiken der letzten Jahre können dies allerdings nur bedingt bestätigen.²⁹ Zunächst sank die Zahl der Überfälle in den Gewässern Indonesiens, Malaysias und Singapurs von fast 150 im Jahr 2004 kontinuierlich auf 41 im Jahr 2009 (ICC IMB 2009: 5). Dieser Rückgang bestätigt den vorübergehenden Erfolg der koordinierten Patrouillen der Anrainerstaaten, jedoch spielten dabei sicherlich auch der verheerende Tsunami 2004, die globale Wirtschaftskrise ab 2007 und der verstärkte Einsatz privater Sicherheitsfirmen auf Schiffen eine nicht zu vernachlässigende Rolle (Liss 2012: 51).

Ab 2010 nahmen die Piraterievorfälle allerdings wieder stark zu. Während die Zahlen für Malaysia und Singapur sowie die Straße von Malakka weitgehend konstant blieben, weist Indonesien in den Jahren von 2013 bis 2015 jeweils über 100 Angriffe in seinen Territorialgewässern auf. Nur das Jahr 2016 bildet eine Ausnahme: Die Zahlen haben sich für alle drei Staaten nahezu halbiert, trotzdem wurden insgesamt 48 Angriffe gemeldet (ICC IMB 2016: 7). Ob dieser Trend von Dauer sein wird, bleibt abzuwarten, die Zahlen aus dem ersten Quartal 2017 lassen noch keine Rückschlüsse über einen längerfristigen Trend zu (ReCAAP 2017a: 3). Zunächst lässt sich jedoch festhalten, dass die bestehenden Kooperationsmechanismen

über die letzten zehn Jahre hinweg nicht zu einer konstanten Reduktion von Piratenangriffen in der Region geführt haben. Welche Gründe schwächen die Effektivität der vorhandenen Governance-Strukturen?

Die Nicht-Mitgliedschaft von Indonesien und Malaysia wird immer wieder als Grund angeführt, der den Einfluss von ReCAAP bei der Bekämpfung von Piraterie in der Region mindert (Hribernik 2013: 11). Während Singapur, dessen Wirtschaft in besonderem Maße auf internationalen Seehandel angewiesen ist, internationale Kooperation zur Pirateriebekämpfung willkommen heißt, lehnen Indonesien und Malaysia eine Ratifizierung ReCAAPs ab. Dies ist vor allem auf die Sorge um ihre nationale Souveränität zurückzuführen: Beide Staaten betonen immer wieder, dass internationale und regionale Kooperation die territoriale Integrität der betroffenen Staaten in keiner Weise verletzen dürfe (United Nations 2012: 18). Da Indonesien und Malaysia dem Einfluss externer Mächte in der Region ablehnend gegenüberstehen, ist der Beitritt zu ReCAAP, das allen interessierten Staaten offen steht, für beide Staaten problematisch (Lee/McGahan 2015: 539)

Die Nicht-Ratifizierung ReCAAPs durch Indonesien und Malaysia muss jedoch nicht zwingenderweise problematische Konsequenzen für effektive Pirateriebekämpfung in der Region haben. ReCAAP dient vor allem der Informationssammlung und -bereitstellung, zu der Indonesien und Malaysia als Nichtmitglieder, wenn auch begrenzt, beitragen (ReCAAP 2012: 12). Das Abkommen sieht darüber hinaus keine starke operationale Rolle der Mitgliedsstaaten vor. Hier kommen konkretere Kooperationsstrukturen wie die MSP ins Spiel, die die operationale Schwäche ReCAAPs ausgleichen und eine flächendeckende Kontrolle der Gewässer der Anrainerstaaten gewährleisten könnten.

davon auszugehen, dass die Dunkelziffer deutlich höher liegt (Coggins 2012: 2).

²⁹ Die Zahlen beziehen sich auf die Zusammenstellung der tatsächlich gemeldeten Vorfälle durch das International Maritime Bureau und ReCAAP. Es ist

Die zentrale Schwäche der MSP liegt jedoch in der Ausführung der Patrouillen. Da nahezu alle Überfälle in den Territorialgewässern eines der drei Anrainerstaaten stattfinden, beinhaltet die effektive Verfolgung von Piraten in den meisten Fällen eine Grenzüberschreitung seitens der nationalen Einsatzkräfte. Aufgrund der genannten Souveränitätsbedenken, die durch die Tatsache verstärkt werden, dass alle drei Anrainerstaaten der Straße von Malakka ungelöste Grenzkonflikte an Land und auf See miteinander haben (Bernard 2015: 205), gestaltet sich die Kooperation in der Realität schwierig. So sind die Befugnisse der Grenzüberquerung sowohl bei koordinierten Marineoperationen als auch bei der Luftraumüberwachung eingeschränkt (Beckman 2013: 20). Die Kooperation durch die MSP ist darüber hinaus nur auf die Straße von Malakka beschränkt, obwohl die meisten der gemeldeten Vorfälle in indonesischen Gewässern in den letzten Jahren außerhalb der Straße in der Sulu- bzw. Celebessee stattgefunden haben.

Gleichzeitig kommt Indonesien als dem am stärksten von Piraterie betroffenen Staat eine besondere Rolle im Kampf gegen Piraterie zu. Zum einen wird dem Inselstaat immer wieder vorgeworfen, sich nicht ausreichend an multilateralen Bekämpfungsmaßnahmen zu beteiligen. Die Mehrheit der Piratenangriffe, so vermuten Beobachter, wird von indonesischen Staatsangehörigen verübt (Beckman 2013: 28), weswegen Indonesien mangelndes Interesse an einer effektiven Verfolgung von Piraten unterstellt wird. Zum anderen sind die Kapazitäten Indonesiens im Kampf gegen Piraten begrenzt. Mit einem Staatsgebiet, das aus über 17.500 Inseln besteht, und einer schlechten finanziellen Ausstattung ist es für die indonesische Küstenwache nahezu unmöglich, die Gesamtheit der Gewässer effektiv zu patrouillieren (Simon 2011: 31) – auch dies ist ein Grund, wieso Indonesien trotz multilateraler Kooperation sein Piraterieproblem nur unzureichend in den Griff bekommt.

5. Die Zukunft zwischenstaatlicher Kooperation

Obwohl Indonesien und Malaysia in geringem Umfang mit ReCAAP kooperieren und ausgewählte Informationen mit den ReCAAP-Mitgliedsstaaten teilen (ReCAAP 2012: 12), ist in Anbetracht der Sorge um ihre territoriale Souveränität und der Angst vor externer Einmischung mittelfristig kein Beitritt der beiden Staaten zu ReCAAP zu erwarten. Da ReCAAP keine starke operationale Rolle zukommt, erscheint dies für konkrete Einsätze weniger problematisch. Dennoch ist der Einfluss von ReCAAP in Südostasien nicht zu unterschätzen, da das Abkommen die Bedeutung von zwischenstaatlicher Kooperation und Informationsbereitstellung im Kampf gegen Piraterie unterstreicht. Eine Ratifizierung durch Indonesien und Malaysia würde somit die Legitimität ReCAAPs als zentrales Piraterieabkommen in Südostasien stärken.

Da Indonesien und Malaysia sich dennoch einer umfassenden internationalen Kooperation verweigern, sind regional begrenzte multilaterale Mechanismen wie die MSP erfolgsversprechender. Der Erfolg der verschiedenen Maßnahmen der MSP könnte jedoch erhöht werden, wenn die Patrouillen nicht nur koordiniert, sondern gemeinsam durchgeführt würden, was eine engere Zusammenarbeit der nationalen Vollzugsbehörden notwendig machen würde (Murphy 2007: 177). Obwohl dies für die Straße von Malakka aufgrund von Souveränitätsbedenken im Moment nicht zu erwarten ist, gibt es doch neuere Entwicklungen, die auf ein Umdenken Indonesiens und Malaysias hindeuten. So wurde im Jahr 2016 bekannt gegeben, dass beide Staaten zusammen mit den Philippinen eine trilaterale Kooperation zur Abwehr maritimer Kriminalität in der Sulusee eingehen werden. Diese Kooperation soll Medienberichten zufolge gemeinsam und nicht nur koordiniert durchgeführt werden (Parameswaran 2016). Die Verabschiedung der Kooperationsvereinbarung ist jedoch erst für Mai 2017 vorgesehen (J. Chan 2017). Eine gemeinsame Durchführung der Patrouillen wäre auch in der Straße von Malakka wünschenswert, um die Effektivität der MSP zu erhöhen.

Bei allen bisherigen und zukünftigen zwischenstaatlichen Kooperationsmechanismen kommt der Förderung staatlicher Kapazitäten im Falle Indonesiens eine besondere Bedeutung zu. Die kürzliche Neuanschaffung zweier Schnellboote zum Einsatz in der Straße von Malakka kann über den maroden Zustand der Küstenwache und die Unterfinanzierung der Marine nicht hinwegtäuschen (F. Chan 2017). Um Piraterie in ihren Gewässern erfolgreich eindämmen zu können, muss die indonesische Küstenwache umfassend modernisiert werden.

Abschließend ist festzuhalten, dass das Problem der Piraterie nicht nur in der Straße von Malakka, sondern auch im gesamten süd-

ostasiatischen Raum eine fortwährende Herausforderung für maritime Sicherheit darstellt, wie die jüngsten schweren Vorfälle in der Region zeigen. Gerade im Kontext der zunehmenden militärischen Präsenz Chinas in Südostasien ist eine kohärente Position der Anrainerstaaten bezüglich ihrer territorialen Souveränität unerlässlich, um eine effektive Zusammenarbeit zur Bekämpfung maritimer Kriminalität zu gewährleisten. Auch wenn die öffentliche Aufmerksamkeit für Piraterie schwindet, tun AkademikerInnen und MarineexpertInnen gut daran, die Chancen für zwischenstaatliche Kooperation in dieser von geostrategischen Herausforderungen geprägten Region auszuloten und zu analysieren.

Bibliografie

- Beckman, Robert C. (2013): „Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia“, in: Guilfoyle, Douglas, Hrsg., *Modern Piracy. Legal Challenges and Responses*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 13-34.
- Bernard, Leonardo (2015): „The Cooperative Mechanism in the Straits of Malacca and Singapore“, in: Nordquist, Myron H., John Norton Moore, Robert Beckman und Ronan Long, Hrsg., *Freedom of Navigation and Globalization*, Leiden: Brill Nijhoff, 196-217.
- Chan, Francis (2017): Indonesia beefs up air and sea defences, *The Straits Times*, 1. April, online unter <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-beefs-up-air-andsea-defence> [eingesehen am 28.04.2017].
- Chan, Julia (2017): Hishammuddin: Malaysia to sign tripartite sea patrol next month, *Malay Mail Online*, 27. April, online unter <http://www.themalaymailonline.com/malaysia/article/hishammuddin-malaysia-tosign-tripartite-sea-patrol-next-month> [eingesehen am 28.04.2017].
- Coggins, Bridget L. (2012): Global Patterns of Maritime Piracy, 2000–09: Introducing a New Dataset, *Journal of Peace Research* 49 (4): 605-617.
- Dela Pena, Joyce (2009): Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns. *Stanford Journal of International Relations* 10 (2): 1-8.
- Ho, Joshua (2009): Combating Piracy and Armed Robbery in Asia: The ReCAAP Information Sharing Centre (ISC), *Marine Policy* 33 (2): 432-434.
- Hribernik, Miha (2013): *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement*, Brüssel: European Institute for Asian Studies.
- ICC IMB (2009): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report for the Period 1 January – 31 December 2009*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- ICC IMB (2015): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2015*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- ICC IMB (2016): *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2016*, London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau.
- IMO (2007): Doc. C/ES.24/7, *Protection of Vital Shipping Lanes*, The Singapore Meeting, London: International Maritime Organization.
- IMO (2009): Doc. A/1025(26), *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, London: International Maritime Organization.
- Kraska, James (2011): *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea*, Santa Barbara: ABC-CLIO.
- Lee, Terrence und Kevin McGahan (2015): Norm Subsidiarity and Institutional Cooperation: Explaining the Straits of Malacca Anti-Piracy Regime, *The Pacific Review* 28 (4): 529-552.
- Liss, Caroline (2012). „Commercial Anti-Piracy Escorts in the Malacca Straits Area“, in: Cullen, Patrick und Claude Berube, Hrsg., *Maritime Private Security: Market Responses to Piracy, Terrorism and Waterborne Security Risks in the 21st Century*, Abingdon: Routledge, 51-64.
- Ministry of Foreign Affairs Singapore (2005): *The Batam Joint Statement of the 4th Tripartite Ministerial Meeting of the Littoral States on the Straits of Malacca and Singapore*, online unter http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/media_centre/press_room/if/2005/200508/info-cus_20050802_02.html [eingesehen am 28.04.2017].

Murphy, Martin (2007): "Piracy and UNCLOS: Does International Law Help Regional States Combat Piracy?" in: Lehr, Peter, Hrsg., *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, London: Routledge, 155-182.

Parameswaran, Prashanth (2016): Indonesia, Philippines, Malaysia Agree on New Joint Patrols Amid Kidnappings, *The Diplomat*, 6. Mai, online unter: <http://thediplomat.com/2016/05/indonesia-philippines-malaysia-agree-on-newjoint-patrols-amid-kidnappings/> [eingesehen am 28.04.2017].

ReCAAP (2012): Patterns and Trends of Situation on Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia for 2011, online unter: <http://www.marsecreview.com/wpcontent/uploads/2012/01/Presentation-by-ReCAAP-ISC.pdf> [eingesehen am 01.05.2017].

ReCAAP (2017a): Quarterly January – March 2017 Report, Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, online unter: http://www.recaap.org/AlertsReports/IncidentReports.aspx?Command=Core_Download&EntryId=506 [eingesehen am 28.04.2017].

ReCAAP (2017b): About ReCAPP ISC, online unter: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> [eingesehen am 28.04.2017].

Simon, Sheldon W. (2011): Safety and Security in the Malacca Straits: The Limits of Collaboration, *Asian Security* 7 (1): 27-43.

Storey, Ian (2009): "Maritime Security in Southeast Asia: Two Cheers for Regional Cooperation", in: Sing, Daljit, Hrsg., *Southeast Asian Affairs 2009*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 36-58.

United Nations (1982): *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay.

United Nations (2012): 6865th Meeting. Maintenance of International Peace and Security. S/PV.6865 (Resumption 1), United Nations Security Council, New York.

IST DAS NOCH GERECHT ODER KANN DAS WEG? – ZUR RELEVANZ DES NEUTRALITÄTSRECHTS

*Dr. iur. Oliver Daum,
Rechtswissenschaftler*

I. Einleitung

Wenn die Deutsche Marine im Rahmen einer NATO-Mission zur Bekämpfung der Piraterie eingesetzt werden soll, werden im Vorfeld des Einsatzes rules of engagement (RoE) formuliert. In den RoE werden bestimmte Szenarien beschrieben, mit denen die Einheiten und Soldaten erfahrungs- oder erwartungsgemäß während ihres Einsatzes konfrontiert werden. Sollte ein solchermaßen antizipiertes Szenario eintreten, geben die RoE die passenden Verhaltensregeln vor. Nach den RoE des International Institute of Humanitarian Law, eine Art Muster-RoE für Staaten und Allianzen, soll bspw. ein Soldat einen Warnschuss abgeben, bevor er aus Gründen der Selbstverteidigung das Feuer eröffnet; dies gilt selbstverständlich nur, soweit die näheren Umstände es erlauben (IIHL 2009: S. 72).

In den RoE kommen die Interessen verschiedener Akteure zusammen. Sie sind die gemeinsame Arbeit von Militär, Politik und Recht. Die Aufgabe des Juristen ist es darauf hinzuweisen, dass und wenn die Verhaltensregeln gegen staatliches (deutsches) Recht oder das Völkerrecht verstoßen könnten. Dabei treten neben Fragen des Selbstverteidigungsrechts der einzelnen Soldaten oder der rechtmäßigen Behandlung von der Piraterie verdächtigen Personen auch Fragen zum Recht der Neutralität auf.

Es soll hier bereits erwähnt werden, dass dieser Beitrag nicht von der sog. politischen Neutralität handelt, die bspw. der Schweiz zugedacht wird. Vielmehr ist die Haltung bzw. Entscheidung eines Staates gemeint, sich nicht an einem fremden bewaffneten Konflikt zu beteiligen.

Dass das Rechtsregime der Neutralität auch in die Formulierung der RoE einfließt, erscheint auf den ersten Blick wenig spektakulär. Dies mag sich jedoch in Anbetracht seines Alters ändern: Der letzte internationale Vertrag zum Neutralitätsrecht ist bereits vor über 100 Jahren, also noch vor dem Ersten Weltkrieg, geschlossen worden. Darüber hinaus besteht mit der Paris Deklaration von 1856 ein Vertrag, der bereits über 150 Jahre alt ist. In Hinblick auf den bewaffneten Konflikt zur See ist das Weiteren das XIII. Haager Abkommen über Neutralität im Seekriege von 1907 oder auch die London Deklaration von 1909 zu nennen, wobei die London Deklaration als solche nie in Kraft getreten ist. Nicht zuletzt aufgrund seines Alters werfen Kritiker dem Recht der Neutralität vor, keine oder nur noch eine abgeschwächte Geltung zu haben (Lauterpacht 1953: S. 237; Doehring 1993: S. 197 ff.).

Dieser Beitrag befasst sich nachfolgend mit dem Begriff und Ursprung der Neutralität, um anschließend einen kursorischen Blick auf das traditionelle Neutralitätsrecht zu geben. Wie soeben benannt, zeichnet sich das traditionelle Neutralitätsrecht durch sein enormes Alter aus; das ist im Völkerrecht der Seekriegsführung nicht ungewöhnlich. Das traditionelle Neutralitätsrecht ist Teil des modernen Neutralitätsrechts, welches das geltende Recht der Neutralität der heutigen Völkerrechtsordnung darstellt. Das Verhältnis von traditionellem und modernem Neutralitätsrecht wird daher ebenfalls zu beleuchten sein. Auf dieser Grundlage wird abschließend der Frage nachgegangen, ob das Neutralitätsrecht noch Relevanz hat oder ob es aufgrund des Alters des traditionellen Neutralitätsrechts nicht mehr Bestandteil des Völkerrechts ist.

II. Begriff und Ursprung des Neutralitätsrechts

Das Recht der Neutralität richtet sich an zwei Adressatengruppen. Zum einen gilt das Neutralitätsrecht für die konfliktführenden Parteien, für die geregelt wird, wie sie sich gegenüber neutralen – also nicht am Konflikt beteiligten – Staaten zu verhalten haben. Und

zum anderen beinhaltet das Rechtsregime Regelungen, die ein neutraler Staat gegenüber den Konfliktparteien zu beachten hat.

Das Neutralitätsrecht findet häufiger bei Seekriegen, oder wie es juristisch korrekt heißt, bei bewaffneten Konflikten auf See, Anwendung und weniger bei bewaffneten Konflikten auf dem Land. Das hat den folgenden Grund: Über 90% des weltweiten Transports von Waren und Gütern wird über dem Seeweg abgewickelt. Befindet sich eine Partei in einem bewaffneten Konflikt mit einer anderen Konfliktpartei, könnte sie mehr denn je von bestehenden Handelsbeziehungen abhängig sein. Die andere Konfliktpartei hat ein militärisches Interesse, die Versorgungslinien der Handelsbeziehungen so weit wie möglich zu stören, um die Konfliktbemühungen und –fähigkeiten des Gegners zu reduzieren (Daum 2016: S. 8, 25). Greift eine Konfliktpartei auf die seewärtigen Versorgungslinien des Gegners zu, dann werden hierdurch zwangsläufig auch die Rechte des neutralen Handelspartnerstaates betroffen.

Die Weltmeere sind das größte Medium für den Transport von Waren und Gütern, das zudem aufgrund der Freiheit der Hohen See allen Staaten offenstehen. Gerade deshalb kommt es im bewaffneten Konflikt auf See vermehrt zum Spannungsverhältnis zwischen der intervenierenden Konfliktpartei und dem lediglich am Handel interessierten neutralen Staat.

Das Recht der Neutralität nahm im 18. Jahrhundert erste konkrete Züge an. Kam es zu dieser Zeit zu einem Krieg, so war dies nicht nur eine Angelegenheit der beteiligten Kriegsparteien. Vielmehr waren alle Staaten hiervon unmittelbar betroffen, die mit einer der Kriegsparteien weiterhin Seehandel o. ä. betrieben haben. Die Handelspartnerstaaten sahen sich also stets der latenten Gefahr ausgesetzt, dass Schiff und Ladung als Kriegsbeute durch die gegnerische Kriegspartei konfisziert wurden (Colombos 1963: S. 520). Dadurch entstanden freilich erhebliche wirtschaftliche Einbußen.

Diesen schutzlosen Status gegenüber militärisch starken (Seefahrer-)Nationen wollten viele Staaten nicht weiter hinnehmen. Daher entwickelte sich die Idee der Neutralität. Unter Russlands Initiative entstand im Jahre 1780 die Erste Bewaffnete Neutralität und im Jahre 1800 die Zweite Bewaffnete Neutralität. Gegenstand der Bewaffneten Neutralität war es, jeweils mit anderen Staaten zu kooperieren, um die verwundbaren Handelsschiffe gemeinsam durch Kriegsschiffe zu geleiten. Es entstand das sichere Geleit. Eine Gefahr für die Handelsschiffe der damaligen Zeit ging insbesondere von der bedeutendsten Seemacht der Welt aus, Großbritannien, das die Weltmeere beherrschte. Durch die Bewaffnete Neutralität sollte Großbritannien abgeschreckt werden, die Handelsschiffe unbeteiligter Staaten anzugreifen (Neff 2000: S. 62 ff.).

Leider setzte sich die konsensbasierte Neutralität zu diesem Zeitpunkt im Ergebnis noch nicht durch, weil Russland und Großbritannien später paktierten. Aber die grundlegende Idee der Neutralität war geboren: Eine Kriegspartei sollte nicht mehr willkürlich und ohne Anhaltspunkte der Unterstützung der gegnerischen Kriegspartei durch den neutralen Staat in dessen Seehandel eingreifen dürfen.

III. Das traditionelle Neutralitätsrecht

Im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand ein Rechtsrahmen, den wir heute als das traditionelle Neutralitätsrecht bezeichnen können. Das Völkerrecht des Krieges war zu dieser Zeit von der Auffassung geprägt, dass ein souveräner Staat ein „Recht zum Kriege“ habe. Ein Staat bedurfte keines objektiv nachvollziehbaren Grundes, um Krieg gegen einen anderen Staat oder eine Entität zu führen. Ein Staat war vielmehr frei darin, Krieg zu führen (Kolb 1997: S. 556).

Als Gegenstück zum freien Kriegsführungsrecht der Staaten hatten die unbeteiligten Staaten ein Wahlrecht dahingehend, ob sie sich am Konflikt beteiligen wollten oder nicht. Ein Staat, der sich beteiligte, war Kriegspartei. Das

hatte zur Folge, dass er, einschließlich seiner Handelsschiffe, rechtmäßig zum Ziel militärischer Maßnahmen werden konnte. Beteiligte er sich hingegen nicht, wurde er offiziell neutraler Staat mit dem Ergebnis, dass zwischen den Kriegsparteien und ihm das Neutralitätsrecht, und nicht das Kriegsrecht, galt.

Was die Zusammensetzung und die inhaltliche Ausgestaltung des traditionellen Neutralitätsrechts angeht, so sind die oben genannten Vertragswerke der Pariser Erklärung von 1856, das XIII. Haager Abkommen von 1907 und die Londoner Erklärung von 1909 in Erinnerung zu rufen. Die Pariser Erklärung enthält lediglich vier Artikel. Ihr wesentlicher Beitrag war, dass hierdurch die Kaperei abgeschafft wurde und erste Regeln – wenn auch rudimentär – für die Seeblockade aufgestellt wurden. Das XIII. Haager Abkommen hingegen enthält einen Katalog von 33 Artikeln, in dem schwerpunktmäßig die Hafennutzung und die Liegezeiten von Schiffen kriegsführender Staaten geregelt sind. Beide Vertragswerke haben gemein, dass sie auch heute noch in Kraft sind und verbindliche Regelungen für das Recht der Neutralität festlegen. Allerdings regeln beide Vertragswerke lediglich Teilaspekte des Neutralitätsrechts.

Daher verfolgten die Staaten bereits 1908/1909 auf der Londoner Seekriegskonferenz den Ansatz, einen allumfassenden Regelungskatalog mit insgesamt 71 Artikeln über das Recht der Neutralität zu schaffen. Geregelt werden sollten u. a. die Zugriffsrechte der Konfliktparteien auf die Handelsschiffe neutraler Staaten, Regeln für die Seeblockade und Kontorbande sowie die Befugnisse neutraler Staaten, sich gegen eine unrechtmäßige Inanspruchnahme zur Wehr zu setzen. Allerdings scheiterte das Inkrafttreten der Londoner Erklärung am Widerstand Frankreichs und Großbritanniens. Beide Staaten waren der Ansicht, dass der technische Fortschritt, insbesondere was die U-Boot-Kriegsführung anging, den Regelungsstandard der Londoner Erklärung überholt hätte (Colombos 1963: S. 393 f.).

Nichtsdestotrotz ist die Londoner Erklärung von 1909 in weiten Teilen geltendes Völkerrecht geworden. Denn seit ihrer Proklamation bis heute wurde ein Großteil der Regelungen von der internationalen Staatengemeinschaft als geltendes Recht angesehen (*opinio juris*) und die Staaten haben auch ihr Handeln entsprechend ausgerichtet (gefestigte Staatenpraxis). Es hat sich also eine völkergewohnheitsrechtliche Regelung entwickelt (Kalshoven 1988: S. 271 f.; Fleck 2012: Rn. 13). Völkergewohnheitsrecht hat genauso wie völkerrechtliche Verträge und Prinzipien bindende Wirkung.

Namensgebend für das traditionelle Neutralitätsrecht ist also letztlich sein Alter. Viele Regelungen stellen zwar auch heute noch geltendes Völkerrecht dar. Allerdings erfassen die genannten Regelungswerke den heutigen Stand der Technik entweder gar nicht oder nur unzureichend, wie anhand des Einsatzes von Flugzeugen und Hubschraubern oder unbemannten Wasserfahrzeugen deutlich wird. Um auch diese Entwicklungen nicht einem rechtsfreien Raum zu überlassen, gibt es das sog. moderne Neutralitätsrecht (Farrant 2014: S. 200 ff.).

IV. Das moderne Neutralitätsrecht

Während des Ersten und des Zweiten Weltkrieges wurden die Regeln des Neutralitätsrechts weitgehend missachtet. Auch wenn die kriegsführenden Staaten sich für Sinn-, Zweck- und Rechtmäßigkeit des Neutralitätsrechts ausgesprochen haben, handelten sie selten danach. Die Weltkriege waren vielmehr dadurch bestimmt, dass nahezu alles legitim war, was geeignet erschien, den militärischen Gegner zu schwächen.

Mit dem Inkrafttreten der UN-Charta am 24. Oktober 1945 änderte sich die Weltordnung und auch das Völkerrecht grundlegend. Neben der Einführung eines allgemeinen Gewaltverbotes in Art. 2(4) der UN-Charta einigte sich die Staatengemeinschaft darauf, militärische Gewalt nur noch in zwei Ausnahmefällen zuzulassen: zum Zwecke der Selbstverteidigung gem. Art. 51 der UN-Charta und auf der Grundlage von Kapitel VII. der UN-Charta, also zur

zwangsweisen Wiederherstellung und Aufrechterhaltung des internationalen Friedens. Die Einführung des Gewaltverbotes bedeutete zugleich eine ausdrückliche Abkehr vom freien Kriegsführungsrecht der Staaten des 19. Jahrhunderts (Daum 2016: S. 128 ff.), was wiederum erhebliche praktische Auswirkungen hatte. Um etwa feststellen zu können, gegen welchen Staat sich die militärische Gewalt im Rahmen der Selbstverteidigung gem. Art. 51 der UN-Charta zu richten hat, bedarf es einer Identifizierung des Aggressorstaates. Die Identifizierung ist eine der Hauptaufgaben des UN-Sicherheitsrates, dem es bislang allerdings nur selten gelingt, in wesentlichen Fragen mit einer Stimme zu sprechen.

Den Rechtsstatus der Neutralität gegenüber einem Aggressorstaat wollte sich die Staatengemeinschaft ab dem Jahre 1945 nicht mehr leisten. Das dem traditionellen Neutralitätsrecht entstammende Wahlrecht unbeteiligter Staaten, sich am Konflikt zu beteiligen oder neutral zu bleiben, widersprach dem nunmehr geltenden völkerrechtlichen Gewaltverbot gem. Art. 2(4) UN-Charta. Daher forderte Frankreich konsequenterweise bereits auf der Delegiertenkonferenz der UN-Charta, den Status der Neutralität gänzlich abzuschaffen (United Nations 1945: S. 383).

Das Gewaltverbot hat also nicht nur Einfluss auf die Völkerrechtmäßigkeit der Gewaltanwendung von Staaten genommen, sondern auch auf das Neutralitätsrecht. Aufgrund des Gewaltverbotes wird dem Neutralitätsrecht seither die Pflicht abgeleitet, den Aggressorstaat zu diskriminieren und zu benachteiligen (Lauterpacht 1953: S. 237). Es wird sogar auf eine zusätzliche „Hilfspflicht zugunsten des verletzten Staates“ erkannt (Doehring 1993: S. 197 ff.). Der Grund für die Diskriminierungspflicht liegt schlicht darin, dass der Aggressorstaat gegen das Gewaltverbot verstoßen hat und er hierdurch keine rechtlichen oder tatsächlichen Vorteile erlangen soll; mögen diese auch noch so gering sein.

Da ein Staat in der heutigen Völkerrechtsordnung die Pflicht hat, den Aggressorstaat zu diskriminieren – und sich ihm damit gegenüber nicht mehr neutral verhalten darf – liegt der Schluss nahe, dass das Neutralitätsrecht obsolet geworden ist (Nachweise bei Heintschel von Heinegg 1995: S. 64, Fn. 104). Diesem Ansatz ist aus den nachstehenden Gründen jedoch nicht zu folgen.

V. Zur Relevanz des Neutralitätsrechts

Denn in den Fällen, in denen der UN-Sicherheitsrat nicht in der Lage ist, den Aggressorstaat zu identifizieren, kann auch keine Pflicht zur Diskriminierung bestehen. Und in der Tat konnte der Sicherheitsrat seit dem Jahre 1945 gerade einmal in zwei Fällen den Aggressorstaat identifizieren: zu Beginn des Koreakrieges 1950 und zu Beginn des Irak-Kuwait-Konflikts 1990.

Es wird deutlich, dass die Identifizierung des Aggressorstaates, und damit die Pflicht zur Diskriminierung, die Ausnahme darstellt. Die Regel hingegen ist das Bedürfnis nach einer regelnden Wirkung durch das Neutralitätsrecht.

Das geltende, moderne Neutralitätsrecht basiert zum einen auf dem traditionellen Neutralitätsrecht und steht zum anderen unter dem starken Einfluss des Völkergewohnheitsrechts, des Gewaltverbotes gem. Art. 2(4) der UN-Charta, der Regelungen des UN-Seerechtsübereinkommens von 1982 und insbesondere der Menschenrechte. Das Völkergewohnheitsrecht erlaubt es, auch aktuelle Entwicklungen der (Wehr-)Technik zu erfassen.

Allerdings ist unklar, welchen Anteil das traditionelle Neutralitätsrecht am modernen Neutralitätsrecht ausmacht. Überdies stehen die Wertungen des modernen Neutralitätsrecht im Widerspruch zum Wahlrecht des traditionellen Neutralitätsrechts, welches durch die Einführung des Gewaltverbotes de jure abgeschafft wurde.

Auch wenn nichtsdestotrotz im traditionellen Neutralitätsrecht überholte Rechtsauffassungen zum Ausdruck kommen, so findet es als Bestandteil des modernen Neutralitätsrechts nach wie vor Eingang in die heutige Völkerrechtsordnung. Jedoch unterliegt das moderne Neutralitätsrecht dadurch erheblichen Unsicherheiten, was den genauen Inhalt, die Reichweite und die Grenzen seiner Regelungen betrifft. Gesichert sind lediglich zwei einfache Grundregeln, die schon seit Jahrhunderten bestehen:

1. Abstinenz vom Eintritt in einen fremden bewaffneten Konflikt
2. Unparteilichkeit gegenüber den Konfliktparteien: Keine Konfliktpartei wird bevorzugt behandelt (Neff 2000: S. 13).

Im Grunde genommen besteht noch eine dritte Grundregel. Demnach ist jeder Staat zu jeder Zeit an das Gebot der Menschlichkeit gebunden. Das hat beispielsweise zur Folge, dass kein Staat Lebensmittellieferungen, die für eine hungernde Zivilbevölkerung einer Kriegsregion bestimmt sind, unterbinden oder behindern darf.

Als Ergebnis dieses Beitrages ist also festzuhalten, dass das Neutralitätsrecht keinesfalls obsolet geworden ist und immer noch Relevanz besitzt. Allerdings wäre es durchaus wünschenswert, wenn das Neutralitätsrecht zunehmend an Relevanz verlöre. Denn diese wäre Zeugnis für das Funktionieren des friedlichen Streitbeilegungssystems der UN-Charta.

Bibliografie

- Colombos, John (1963): Internationales Seerecht, Berlin, München: C.H. Beck.
- Daum, Oliver (2016): Das Völkerrecht der Seeblockade, Baden-Baden: Nomos-Verlag.
- Doehring, Karl (1993): Neutralität und Gewaltverbot, Archiv des Völkerrechts, Bd. 31, S. 193-205.
- Farrant, James (2014): Modern Maritime Neutrality Law, International Law Studies, Bd. 90, S. 200-307.
- Fleck, Dieter (2012): „London Naval Conference (1908-1909)“, Wolfrum, Rüdiger, Hrsg., Max Planck Encyclopedia of Public International Law, Bd. 6, Oxford, New York: Oxford University Press, S. 942-946.
- Heintschel von Heinegg, Wolff (1995): Seekriegsrecht und Neutralität im Seekrieg, Berlin: Duncker & Humblot.
- IIHL (2009): San Remo Handbook on Rules of Engagement, International Institute for Humanitarian Law (IIHL), San Remo, Italy, online unter: <http://www.iihl.org/sanremo-handbook-on-roe/>.
- Kalshoven, Frits (1988): „1909 London Declaration Concerning the Laws of Naval War – Commentary“, Ronzitti, Natalino, Hrsg. The Law of Naval Warfare, Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers, S. 223-275.
- Kolb, Robert (1997): Origin of the twin terms jus ad bellum/jus in bello, International Review of the Red Cross, Bd. 37, S. 553-562.
- Lauterpacht, Hersch (1953): The Limits of the Operation of the Law of War, British Yearbook of International Law, Bd. 30, S. 206-243.
- Neff, Stephen (2000): The rights and duties of neutrals – A general history, Manchester: Manchester University Press.
- United Nations (1945): Documents of the United Nations Conference, Bd. 7, S. 383.

TAGUNGSPROGRAMM



Institut für Sicherheitspolitik
an der Christian-Albrechts-
Universität zu Kiel



Eine Stiftung des
Deutschen Marinebundes e.V.

„Der Dreizack gehört in unsere Faust.“

Marinestrategie in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Wissenschaftliche Netzwerktagung, veranstaltet vom Institut für Sicherheitspolitik an der Universität zu Kiel (ISPK) und der Deutschen Maritimen Akademie (DMA)

Laboe/Kiel, 22. Februar 2017, 14.00 Uhr – 24. Februar 2017, 13.00 Uhr

Mittwoch, 22. Februar 2017 (Laboe)

- 13.30 Uhr Eintreffen der Konferenzteilnehmer am Tagungsort
Hotel Admiral Scheer
Strandstraße 92, 24235 Laboe
- 14.00 Uhr Eröffnung, Begrüßung der Teilnehmer, Vorstellungsrunde, Zweck der Tagung

Dr. Sebastian Bruns (Kiel), Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK)
& Dr. Jann Markus Witt (Laboe), Deutsche Maritime Akademie (DMA)
- 15.00 Uhr Führung durch das Marine-Ehrenmal
- 18.00 Uhr Gemeinsames Abendessen
- 19.30 Uhr Einlaufbier, Impulsvortrag: FKpt Ingo Wolf (Hamburg) – „Lehre Seestrategische Konzepte an der FüAkBw“

Donnerstag, 23. Februar 2017 (Kiel)

- 06.30 Uhr Frühstück, 07.30 Uhr Abmarsch zum Hafen Laboe
- 08.00 Uhr Abfahrt Barkasse in Laboe, Verlegen zum Marinestützpunkt Kiel
Schweriner Straße 17a, 24106 Kiel
- 09.00 Uhr Vortrag „Einsatzflottille 1 - Auftrag, Aufgaben, Einheiten, Fähigkeiten und Einsätze“ (Vortragender: KptLt Allner) in der OHG

- 10.00 Uhr Pause und Verlegen zu Minenjagdboot *Grömitz* (M1064), anschließend Besichtigung der Einheit
- 12.00 Uhr Gemeinsames Mittagessen in der OHG
- 13.30 Uhr **Panel I: Vom Wesen und der Problematik von Strategie**
- BGen W. Peischel (Wien) – „Strategische Führung: Denken & Zweckfindung, nicht Handeln & Umsetzung“
 - P. Eitel (Shrivenham) – „Politik, Strategie und Maritime Sicherheit“
 - HD Jopp (Barmstedt) – „Von Thukydides über Raoul Castex bis Geoffrey Till: Die Bedeutung von Technologien für maritimes strategisches Denken“
 - T. Bergmann (Kiel) – „Julian Corbett und die strategische Auseinandersetzung“
- 15.00 Uhr Kaffeepause
- 15.30 Uhr **Panel II: Marinen in Konzeption und Einsätzen**
- LT z.S. Döbler (Hamburg) – „Die Entstehung der Royal Australian Navy im Spannungsfeld zwischen regionaler Selbstverteidigung und globaler maritimer Strategie des British Empire“
 - Prof. Dr. J. Asmussen (Gdynia/Gdingen) – „Die Kriegsmarine in Asien während des 2. Weltkriegs“
 - Dr. C. Jentzsch (Potsdam) – „Operation Southern Cross“
 - Dr. H. Herold (Hamburg) – „Rolle der Deutschen Marine im Kosovokrieg 1998/1999“
- Im Anschluss Leg-Strech (15 Minuten)
- 17.00 Uhr **Panel III: Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit (I) unter besonderer Berücksichtigung von Historiographie & Seerecht**
- Dr. F. Huber (Kiel) – „Wrackplünderung und Unterwasserarchäologie“
 - Dr. O. Daum (Kiel) – „Ist das noch gerecht oder kann das weg? Zur Obsoleszenz des Neutralitätsrechts“
 - V. Widdig (Hannover) – “From FONOPS to China’s Maritime Militia – Current Challenges to Maritime Operations in the South China Sea”
- 18.45 Uhr Transfer zum ISPK
- 19.00 Uhr Empfang im Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK), Düsternbrooker Weg 77a, 24105 Kiel
- 21.00 Uhr Transfer nach Laboe (Abfahrt vor dem Landeshaus ggü. ISPK)

Freitag, 24. Februar 2017 (Laboe)

- 07.30 Uhr Frühstück, anschl. Einnahme der Plätze im Tagungsraum (Hotel Admiral Scheer)
- 08.30 Uhr **Panel IV: Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit (II)**
- T. Wethling (Kiel) – „Kanonenbootdiplomatie von Mers-el-Kebir – Lektionen für die Gegenwart“
 - KptLt U. Sonnenberger (Potsdam/Kiel) – „Deutschland und die See: Welche Ursachen hat unser mangelndes ‚maritimes Bewusstsein‘?“
 - S. Feyock (Berlin) – „Strategie und Deutsche Marine (Operationen und Beschaffungen)“
 - T. Schütz (Berlin) – „Vom Kopf auf die Füße: Marinestrategie in Zeiten der Austerität“
 - J. Stöhs (Kiel) – „Modernisierung oder Wettrüsten? Marinen in der MENA-Region“
- 10.15 Uhr Kaffeepause
- 10.30 Uhr **Panel V: Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit (III)**
- Dr. S. Reinke de Buitrago (Hamburg) – „Die Arktis in der Marinestrategie großer und mittlerer Mächte“
 - Dr. N. Scholik (Wien) – „Brexit und maritime Komponente europäischer Sicherheit“
 - A. Menzel (Greifswald) – „Piraterie in der Straße von Malakka: Kooperationsstrategien der Anrainerstaaten“
 - LT P. O’Keeffe (Kiel) – „Das Südchinesische Meer als Schlüssel zu Chinas Machtprojektion“
 - Dr. J. Weber (Hamburg/Bonn) – „EU-Rüstungskooperation am Beispiel des maritimen Sektors – Chancen und Grenzen einer guten Idee“
- 12.15 Uhr Wrap-Up, weiteres Vorgehen als Netzwerk & Verabschiedung; anschl. gemeinsames Mittagessen und individuelle Abreise

Der folgende Bericht zur Netzwerktagung erschien in der Zeitschrift „Leinen los!“ des Deutschen Marinebundes (Heft 5/2017, S. 24-25).

IM SCHATTEN DES DREIZACKS VERNETZUNG DER MARINE- FORSCHUNG IN KIEL UND LABOE

Unter dem pointierten Motto „Der Dreizack gehört in unsere Faust“ kamen auf Einladung des Instituts für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK) und der Deutschen Maritimen Akademie, einer Stiftung des Deutschen Marinebundes (DMB), im Februar 2017 rund 30 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler an der Kieler Förde zu einer akademischen Netzwerktagung zusammen. Ziel der Veranstalter war es, ein Forum für alle jene deutschsprachigen Forscherinnen und Forscher aus den Bereichen Geschichtswissenschaften, Politikwissenschaften, Soziologie und Rechtswissenschaften zu bieten, die sich mit maritimen strategischen Fragen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft beschäftigen. Durch das gegenseitige Kennenlernen und den intensiven fachlichen und persönlichen Austausch entsteht so ein Netzwerk, das die akademische Landschaft befruchtet und Wissenschaft, Forschung, Militär und Politik für maritime Aspekte strategischer Natur sensibilisieren wird. ISPK und DMB legten dabei vor allem Wert auf Interdisziplinarität und Nachwuchsförderung.



30 Wissenschaftler unterschiedlicher Fachrichtungen kamen in Kiel zusammen

Die insgesamt 21 Vorträge waren in fünf Panels gruppiert, die aus unterschiedlichen Perspektiven auf das Feld der Marinestrategie blickten. Die erste Sektion „Vom Wesen und der Problematik von Strategie“ nahm Grundlagen ins Visier. So sprach Brigadegeneral Dr. Wolfgang Peischel (Österreichisches Bundesheer, Wien) über neue Denkanstöße bei der Organisation von Militär und stellte die Frage, wieviel maritimes Gedankengut in der Arbeit von Carl von Clausewitz stecke. Peter Eitel (Shrivenham, UK) befasste sich mit der Problematik der Definitionen von „Maritime Strategie“ und „Maritime Sicherheit“, Begriffe, deren Deutungshoheit noch immer umkämpft sei. Anschließend folgten Ausführungen von Kapitän zur See a.D. Heinz-Dieter Jopp (Barmstedt) über die Diskrepanz von technologischem Fortschritt und maritimem strategischen Denken. So würden sich die Zyklen von technischen Entwicklungen und strategischen Überlegungen von Führungskräften dahingehend unterscheiden, dass Innovationen oftmals den erforderlichen Strategieanpassungen voraus sind. Tim Bergmann, Masterstudent aus Kiel, rundete das Panel mit einem Rekurs auf einen Klassiker der Literatur zur maritimen Strategie von Julian Corbett ab und zeigte auf, weshalb dieses Buch ein Jahrhundert nach seinem Erscheinen noch als Opus Magnum der maritimen Sicherheit gilt.

Im zweiten Panel „Marinen in Konzeption und Einsätzen“ wagten die Referenten einen Blick über den Tellerrand hinaus und stellten hierbei Seestreitkräfte und Einsätze aus verschiedenen Epochen und Kontinenten vor. Leutnant zur See Tim Döbler (Helmut-Schmidt-Universität der Bundeswehr, Hamburg) rückte die Royal Australian Navy in den Fokus und stellte ihren Gründungsprozess dar, welcher im Spannungsfeld zwischen regionaler Selbstverteidigung und globaler Strategie des British Empire abgelaufen sei. Prof. Dr. Jan Asmussen von der Polnischen Marineakademie (Gdynia) sprach über die Rolle der Kriegsmarine in Asien im Zweiten Weltkrieg und ging dabei insbesondere auf die Beziehungen zu Japan ein. Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch (ZMSBw, Potsdam) wies nach, dass die Operation Southern Cross 1994

– entgegen der öffentlichen Wahrnehmung – nicht in jeder Hinsicht ein Erfolg gewesen sei. Dr. Heiko Herold (Hamburg) berichtete über den Einsatz der Deutschen Marine im Rahmen des Kosovokonflikts 1998/1999. Der Aufsatz fußte z.T. auf eigenen Erlebnissen als Soldat im Adria-Einsatz auf der Fregatte RHEINLAND-PFALZ.

Abgerundet wurde dieser Tag durch das dritte Panel „Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit I“, in dem vorrangig rechtliche und historische Fragen behandelt wurden. Zunächst stellte Dr. Florian Huber (Kiel) seine Arbeit in der Unterwasserarchäologie vor und berichtete eindrucksvoll, wie Schiffswracks u.a. aus den Weltkriegen immer wieder von Zerstörung und Diebstahl betroffen sind. Dr. Oliver Daum, Seerechtswissenschaftler aus Kiel, erläuterte, warum aus seiner Sicht das Neutralitätsrecht obsolet sei. Er ging dabei vor allem auf die Entwicklungen des Völkerrechts nach 1945 ein, die einen Widerspruch zwischen der Diskriminierungspflicht aus dem Gewaltverbot der UN und dem Neutralitätsrecht produziert hätten. Darauf folgte Vincent Widdig (Hannover) mit seinen Ausführungen zu den aktuellen Herausforderungen für maritime Operationen im Südchinesischen Meer unter Berücksichtigung des Seerechts. Zusätzlich wies Widdig auch auf Probleme im Umgang mit Drohnen in diesem Seegebiet hin und beleuchtete rechtliche Fragen dazu. Im letzten Vortrag dieses Panels begründete Tore Wethling (Kiel), inwieweit das Gefecht von Mers-el-Kebir (1940) als Beispiel für Kanonenbootpolitik gelten könne.

Das vierte Panel mit der Überschrift „Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit II“ eröffnete Kapitänleutnant Udo Sonnenberger (Potsdam/Kiel) mit Diagnose und Ursachenforschung zum mangelnden maritimen Bewusstsein in Deutschland. Hierzu stellte er mehrere Thesen auf, etwa die Mitgliedschaft in der Nato als selbstgewählte Entbindung von eigenen strategischen Überlegungen, Deutschlands Eigenverständnis als Zivilmacht oder die seit 1945 weitgehend durch die US Navy gewährleistete Freiheit der Meere.

Daran anschließend stellte Sebastian Feyock (Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik, Berlin) die Frage, welche Rolle klassische Seemachtkonzepte im 21. Jahrhundert noch spielten. Er konstatierte, dass Deutschland vor allem eine Handelsmacht sei, bei der das Thema maritime Sicherheit höchstens untergeordnet auf der Agenda stehe. Feyock knüpfte an die kürzlich von Bundesverteidigungsministerin Ursula von der Leyen skizzierten drei Hauptaufgaben für die Marine an und übertrug das Clausewitz'sche Muster von Ziel, Mittel und Wegen auf die deutsche Außenpolitik im 21. Jahrhundert. Torben Schütz (Berlin) setzte das Panel mit einem Vortrag zum Thema der Marinestrategien in Zeiten der Austerität fort. Ausgehend von einem Rückgang der Ressourcen für Militärausgaben seit 1990 litten viele Länder unter Problemen der Einsatzfähigkeit der Marine bei gleichzeitig stetig steigenden Anforderungen. Was dies konkret für ein Militär bedeuten kann, verdeutlichte der Referent am Beispiel der britischen Royal Navy. Abgerundet wurde dieses Panel durch Jeremy Stöhs (Institut für Sicherheitspolitik, Universität Kiel), der die Rüstungskäufe unterschiedlicher Staaten der MENA-Region (Nahe Osten und Nordafrika) näher betrachtete. Er versuchte sich an einer Einschätzung, ob es sich dabei um eine Modernisierung oder ein Wettrüsten zwischen den Staaten handelte und arbeitete eindeutige Unterschiede innerhalb der Region heraus.



Zum Programm gehörte auch ein Besuch des Minenjagdbootes GRÖMITZ

Den Abschluss bildete das fünfte und letzte Panel: „Gegenwärtige Probleme maritimer Strategie & Sicherheit III“. Den Anfang machte hierbei Dr. Sybille Reinke de Buitrago vom Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, die in ihrem Vortrag die Bedeutung der Arktis für maritime Sicherheit aus Sicht mittlerer und großer Mächte beleuchtete. Aufgrund der dort reichlich vorhandenen Rohstoffe könnte diese Region ein neues geopolitisches Spielfeld werden. Dr. Nikolaus Scholik (Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik, Wien) skizzierte in seinem Impulsvortrag die maritimen Folgen des Brexit für eine gesamteuropäische Verteidigungsfähigkeit. Insbesondere an der Frage der Großkampfschiffe, wie Flugzeugträger, entspann sich eine intensive Debatte. Patrick O’Keefe (COE CSW, Kiel) befasste sich mit Chinas Raumfahrtprogramm und stellte den Zusammenhang her zur strategischen Bedeutung des Südchinesischen Meeres. Anja Menzels Beitrag rückte einen anderen südostasiatischen Brennpunkt in den Fokus: Die Greifswalderin beschrieb Kooperationsstrategien von Anrainerstaaten bei der Bekämpfung der Piraterie in der Straße von Malakka. Den Abschluss bildete ein Impuls von Dr. Joachim Weber (Bonn/Hamburg), der sich einer EU-Rüstungskooperation und deren Chancen und Grenzen näherte.

Maritime Unterhaltungselemente halfen beim Netzwerken. Marinebrauchtum wie Einlaufbier und Seemannssonntag sind nicht jedem bekannt, bieten aber einen willkommenen Zugang zum Sujet. Neben einem Abendempfang in den Räumlichkeiten des ISPK führte Dr. Jann M. Witt, Historiker des DMB, die Teilnehmerinnen und Teilnehmer u.a. durch das Marine-Ehrenmal in Laboe. Die Deutsche Marine stellte die Einsatzflottille 1 und das Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters (COE CSW) mit einem Vortrag vor und ermöglichte allen Interessierten, das Minenjagdboot GRÖMITZ in Augenschein zu nehmen. Die Verlegung von Laboe zum Marinestützpunkt Kiel geschah überdies per V-Boot; diese beiden Programmpunkte trafen insbesondere bei Kolleginnen und Kollegen ohne

Marine-Hintergrund auf ausgesprochen große Zustimmung. Dafür gebührt der Einsatzflottille 1 in Kiel ein großes „Bravo Zulu“. Dr. Sebastian Bruns, Leiter der Abteilung Maritime Strategie und Sicherheit am ISPK und Initiator der Tagung, zeigte sich abschließend sehr zufrieden mit dem Verlauf: „Es ist beabsichtigt, das Format weiterzuentwickeln und fortzusetzen. Im Frühjahr 2018 an einem noch festzulegenden Ort im deutschsprachigen Raum, 2019 wieder an der Kieler Förde, dem Knotenpunkt maritimer Strategie und Historie.“

Der Autor des Artikels, Jonas Ohl, studiert an der Universität Erfurt Internationale Beziehungen und war im Februar und März 2017 als Research Intern am Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK) tätig.

