

Secure Economy

DIE MARITIMEN INTERESSEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

VON LUDOLF VON LÖWENSTERN

Während die politische Debatte derzeit vor allem um Klimawandel, Handelskonflikte oder den Aufstieg der AfD dreht, gerät ein für uns alle essentielles Thema immer mehr aus dem Blickfeld: Die Frage, was Sicherheits- und Verteidigungspolitik leisten und liefern muss, um die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und Europas im Zeitalter globaler Großmächtekonkurrenz wirksam zu vertreten.

An der Tatsache, dass gerade wir Deutschen größtes Interesse an freiem Warenaustausch und sicheren Handelswegen haben müssen, kann es kaum Zweifel geben, schließlich zählen wir zu den größten Im- und Exportnationen der Welt. Der Großteil des deutschen Außenhandels – 95 Prozent der Transportleistung des interkontinentalen und 30 Prozent des europäischen Verkehrs der deutschen Wirtschaft – wird über Wasser transportiert. Als rohstoffarmes Land müssen wir vieles aus aller Welt erst einmal nach Deutschland bringen, um es hier veredeln und an Kunden in aller Welt verkaufen zu können. Auch dies geschieht maßgeblich auf dem Seeweg. Mit rund 1.400 Schiffen hat Deutschland die größte Containerflotte und mit ca. 3.200 Schiffen die viertgrößte Handelsschiffflotte der Welt.



Container-Frachter im Hamburger Hafen. Quelle: Wikimedia Commons, Alexander Sölch

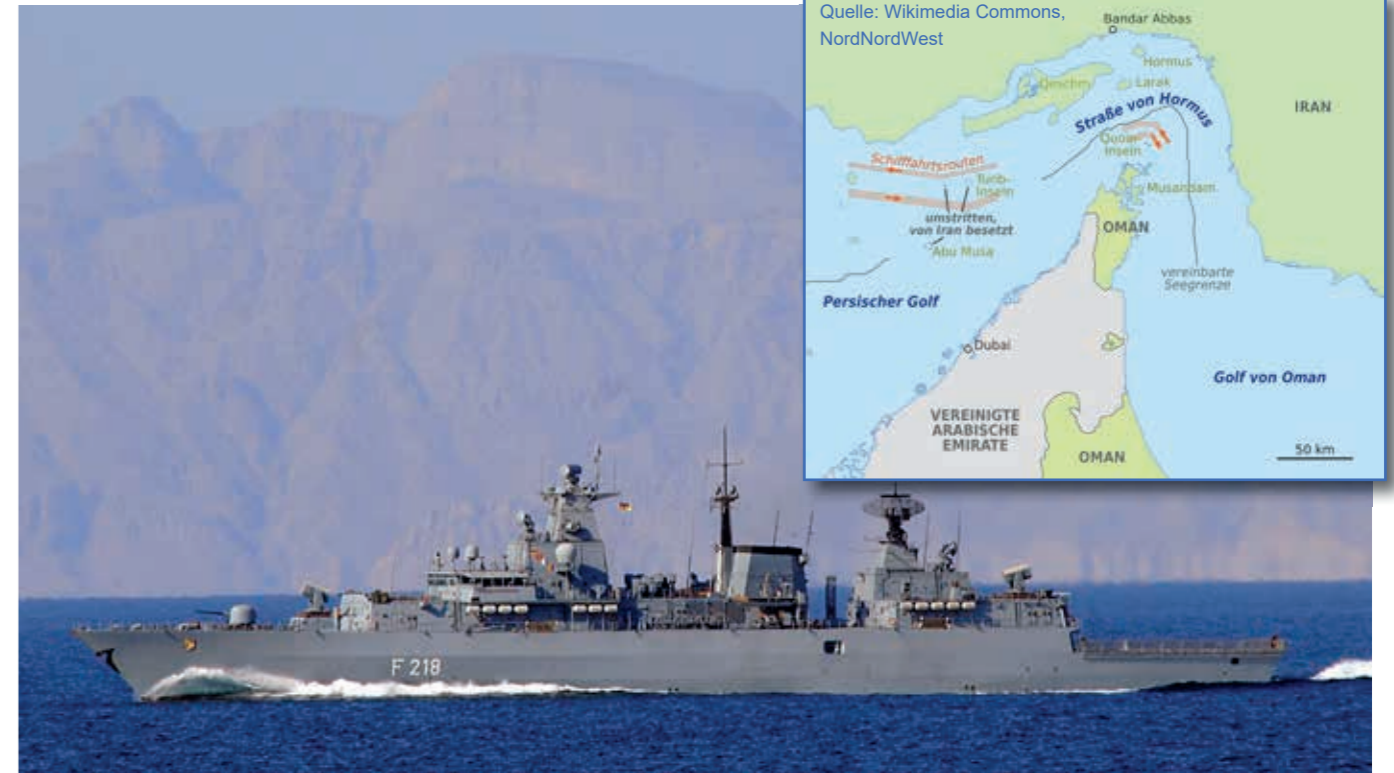
Auch in Zukunft – so zumindest die Bekenntnisse der Regierenden – soll unser Land zu den Motoren der globalen Ökonomie zählen. Dabei wird gerne vergessen, dass dazu auch die Fähigkeit gehört, die eigenen Interessen wirksam durchzusetzen. Schon Friedrich der Große wusste: „Diplomatie ohne Waffen ist wie ein Orchester ohne Instrumente.“ Hier sind vor allem die maritimen Aspekte der Landes- und Bündnisverteidigung von großer Bedeutung, denn die Handelsrouten auf den Weltmeeren sind nicht nur die Hauptschlagadern der Globalisierung, sie bilden auch die Grundlage für Wachstum und Wohlstand in Deutschland.

Längst wird maritime Sicherheit daher nicht nur in den Lagezentren der Militärs oder der Politik diskutiert, sondern auch in den Führungsetagen international operierender Unternehmen. Dabei sind terroristische Angriffe beileibe nicht das einzige Risiko. Werden beispielsweise „Bottlenecks“ wie die Straße von Hormuz, die Straße von Malakka oder der Suezkanal – die empfindlichsten Engstellen des Seewegs zwischen Europa und Asien, oder auch der Nord-Ostsee-Kanal – durch welchen Akt auch immer unpassierbar, ist fast jedes am Welthandel beteiligte Unternehmen betroffen. Auch der LIDL-Markt um die Ecke. Eine andere Vorstellung, die manchem Unternehmer den Schlaf raubt, ist die einer radiologischen Waffe, auch „schmutzige“ Bombe genannt, die in einem der ca. 38 Millionen Container eingeschleust wird, die laufend die Seestraßen und Häfen der Welt passieren.

Die Beispiele verdeutlichen die gestiegene Verwundbarkeit, aber auch die schiere Notwendigkeit einer „Secure Economy“, also einer Sicherheitsarchitektur, die unsere Wirtschaft auch in maritimer Hinsicht besser schützt. Dieser Schutz ist in der Bundesrepublik Deutschland Aufgabe der Marine – vorausgesetzt, sie verfügt über ausreichende Schiffe, Personal und Material. Au-



Die See als Straße des Welthandels. Quelle: © 2007 Bundeswehr / Mediendesign / Presse- und Informationszentrum Marine / Mediendesign



Die Fregatte MECKLENBURG-VORPOMMERN (F 218) der BRANDENBURG-Klasse durchquert die Straße von Hormuz neben dem US-Lenkflugzeugträger USS VELLA GULF (CG 72). Quelle: Wikimedia Commons, Mass Communication Specialist 2nd Class Jason R. Zalasky, U.S. Navy Alexander Sölch

ßerdem muss das politische Mandat zum Schutz der Seehandelswege operativ klar definiert sein (Primat der Politik). Doch auch das ist leider nicht der Fall. So ist die Marine nach gültiger Verfassungslage etwa bei Gefahr durch internationalen Terrorismus ohne entsprechendes Mandat weder im eigenen Küstenvorfeld noch im weltweiten Bereich zum Eingreifen berechtigt, da es sich nach herrschender Rechtsauffassung um eine „Polizeiaufgabe“ handelt. Unser Land braucht daher dringend ein Nationales Sicherheitskonzept, in dem auch und vor allem die Rolle der Marine beim Schutz der Seehandelswege eindeutig geregelt ist.

Weltpolitik ist auch maritime Politik und die Deutsche Marine trägt ihren Teil zum weltweiten Präventions- und Krisenmanagement bei. Weil die Deutsche Marine – wie auch alle anderen Marinen – den Schutz der Seewege nicht allein bewerkstelligen kann, operiert sie in der Regel im Verbund mit anderen NATO-Marinen und Partnern. Deshalb brauchen wir zweitens zeitnah ein europäisches Verteidigungs- und Sicherheitskonzept, das keine politische Absichtserklärung bleibt, sondern konkret umgesetzt wird. Deshalb kann man den Vorwurf der USA, wir

Deutschen und Europäer seien nur „Trittbrettfahrer“ US-amerikanischer Militärstärke, nicht gänzlich von sich weisen. Wenn also die Staaten der europäischen Staatengemeinschaft – der immerhin zweitgrößte Wirtschaftsraum der Welt – ihre Fähigkeiten zur Sicherung der Seewege ausbauen und im Rahmen eines gemeinsamen Sicherheitskonzeptes in Kooperation vornehmen, würden sie zeigen, dass sie ihrer Verantwortung gerecht werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass wir zu einer Weltordnung tendieren, in denen es keinen Hüter mehr gibt, sondern fünf Großräume: USA, China, Russland, Indien und die Europäer!

Wir leben in volatilen und geopolitisch außerordentlich volatilen sowie fordernden Zeiten. Die Sicherheit, in der wir uns wiegen, ist nur eine scheinbare. Umso wichtiger ist es, dass die Regierungen der Europäischen Union jetzt Verantwortung übernehmen und ihre Fähigkeit zur Sicherung unserer wirtschaftlichen Interessen im Rahmen einer gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungsarchitektur in Form eines gemeinsamen Verteidigungs- und Sicherheitskonzeptes endlich ausbauen. Das sind sie ihren Unternehmern, aber auch ihren Bürgern end-

lich schuldig.

Und dann erst könnte man berechtigt von „Secure Economy“ sprechen



Ludolf von Löwenstern, studierte Wirtschaftswissenschaften und ist ein Familienunternehmer (CC Holding und BvL Fidei Kommiss). Er ist Co-Founder und Chairman des European Strategic Institutes. Als Kapitän zur See der Reserve ist er Sonderbeauftragter beim Stellvertreter des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte. Er fungiert ehrenamtlich unter anderem im DMI Deutsches Maritimes Institut als Experte, im Wirtschaftsrat Deutschland, der Alsterdorfer Stiftung und ist in mehreren Unternehmensbeiräten vertreten und hat diverse Bücher, Studien, Trendreports und Beiträge verfasst.