

Beitrag

Sicherer Handel auf See ist ein kollektives Gut

Ludolf Baron von Löwenstern, Kapitän zur See d.R.

Auf der am Freitag begonnenen 56. Münchner Sicherheitskonferenz haben die teilnehmenden Staats- und Regierungschefs sowie über 100 Außen- und Verteidigungsminister unter der Überschrift „Westlessness“ über den Zerfall und Rückzug des Westens in der Außen- und Sicherheitspolitik diskutiert. Damit rückt – endlich – erneut die insbesondere in Deutschland ungeklärte Frage ins öffentliche Interesse, was Sicherheits- und Verteidigungspolitik leisten muss, um die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und Europas im Zeitalter globaler Großmächtekonkurrenz wirksam zu vertreten.

In ihrer außen- und sicherheitspolitischen Grundsatzrede an der Bundeswehruniversität München hat Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer vor einigen Wochen deutlich gemacht, dass sie die deutsche Außen- und Sicherheitspolitik neu ausrichten will: verantwortungsvoller, mutiger und Deutschlands Rolle in der Welt angemessener. Deutschland habe die Pflicht und als eine der führenden Industrie- sowie Handelsnation großes Interesse daran, die internationale Ordnung zu schützen – auch mit militärischem Einsatz. Vor dem Hintergrund einer zunehmend multipolaren Welt, Terrorismus, dem Aufstieg Chinas und dem Rückzug der Amerikaner von der Weltbühne forderte sie mehr Geld für die Bundeswehr und die stärkere Beteiligung an Auslandseinsätzen bis in den Indopazifik. Außerdem schlug sie einen Nationalen Sicherheitsrat vor, der das geopolitische Denken stärken und die notwendige Akzeptanz in der Gesellschaft schaffen könnte.

Weichenstellung

Eine solche Weichenstellung ist überfällig. Nicht nur aus politischer, sondern auch aus wirtschaftlicher Perspektive. Denn die Frage, wie die deutsche Sicherheits- und Verteidigungspolitik beschaffen sein muss, um den wirtschaftlichen Interessen Deutschlands und Europas im Zeitalter globaler Großmächtekonkurrenz wirksam zu dienen, wurde seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs nie zufriedenstellend beantwortet.

Dabei kann es an der Tatsache, dass gerade wir Deutschen größtes Interesse an freiem Warenaustausch und sicheren Handelswegen haben, keinen Zweifel geben, schließlich zählen wir zu den größten Im- und Exportnationen der Welt. Der Großteil unseres Außenhandels – 95 Prozent der Transportleistung des interkontinentalen und 30 Prozent des europäischen Verkehrs der deutschen Wirtschaft – wird über Wasser befördert. 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 Handelsschiff flotte der Welt.

Für Deutschland und den Staaten der Europäischen Union spielt der maritime Raum daher im geographischen, sicherheitspolitischen, ökonomischen und kulturellen Sinn sowohl eine geopolitische als auch geostrategische wichtige Rolle. Zudem werden 90 Prozent des Außenhandels und 40 Prozent des EU-Binnenhandels über den Seeweg abgewickelt. Und: Etwa 80 Prozent der europäischen Öl- und Erdgasproduktion stammen aus der Nordsee, dem Mittelmeer und der Adria. Der geopolitische Schwerpunkt ist also dem maritimen Raum zugewandt und die Europäische Union (EU) ist somit ein global maritime player. Die Abhängigkeit von freien Seewegen aber auch die zunehmende Bedeutung von kritischen Infrastrukturen zur Energiegewinnung sowie Energiequellen auf Hoher See stellen, neben maritimer illegaler Einwanderung, illegalem Waffen- und Drogenhandel, Piraterie, organisierte Kriminalität, terroristische Angriffe zum Beispiel auf Schiffe, Ölplattformen, Hafenanlagen etc., große sicherheits- und verteidigungspolitische Risiken dar, die geschützt werden müssen.

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 Interesse wirksam durchzusetzen. Schon Friedrich der Große wusste: *„Diplomatie ohne Waffen ist wie ein Orchester ohne Instrumente.“* Und auch Wolfgang Ischinger hat es auf den Punkt gebracht: *„Man kann Außenpolitik nicht ohne Militär betreiben. Sonst bleibt Außenpolitik nur heiße Luft.“* 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. Oder die sogenannten asymmetrischen oder hybriden Bedrohungen, zu denen digitale Spionage und die Sabotage von zum Beispiel Nuklearreaktoren oder der grundlegenden medizinischen Versorgung zählen.

Mehr Verantwortung heißt mehr Sicherheit. Auch und gerade für die deutsche Wirtschaft.

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 ausreichend Schiffe, Personal und Material. Außerdem muss das politische Mandat zum Schutz der Seehandelswege operativ klar definiert sein. 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.

Fünf Großräume: USA, China, Russland, Indien und die Europäer!

Weltpolitik ist auch maritime Politik und die Deutsche Marine trägt ihren Teil zum weltweiten Prävention- und Krisenmanagement bei. Weil die Deutsche Marine den Schutz der Seewege nicht allein bewerkstelligen kann, operiert sie in der Regel im Verbund mit anderen NATO-Marinen und Partnern. Deshalb brauchen wir ein sicherheitspolitisch handlungsfähiges Europa auf der Basis eines europäischen Verteidigungs- und Sicherheitskonzeptes, das keine politische Absichtserklärung bleibt, sondern konkret umgesetzt wird um für die Bedrohungen und Gefahren der neuen Zeit gerüstet zu sein. Der Vorwurf der USA, wir Deutschen und Europäer seien nur „Trittbrettfahrer“ US-amerikanischer Militärstärke, ist nicht gänzlich von sich zu weisen.

Wenn also die Staaten der europäischen Staatengemeinschaft – der mit über 500 Millionen Menschen 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 würden. Die EU braucht auch eine weltpolitische Vision und eine langfristige geostrategische Perspektive als eigenständige Alternative zwischen der Amerikanisierung und dem chinesischen Traum, um auf der internationalen Bühne Akzeptanz zu erhalten und vor allem die eigenen Interessen wahrzunehmen. All 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 verteidigungspolitisch außerordentlich fordernden Zeiten. Die Sicherheit, in der wir uns wiegen, ist nur eine scheinbare. Deswegen muss Deutschland sicherheitspolitisch endlich erwachsen werden und umso wichtiger ist es, dass die Regierungen der Europäischen Union jetzt Verantwortung übernehmen und ihre Fähigkeit zur Sicherung unserer wirtschaftlichen Interessen im Rahmen eines gemeinsamen

Sicherheitskonzeptes endlich ausbauen. Das sind sie ihren Unternehmern, aber auch ihren Bürgern endlich schuldig.

Und die 56. Münchner Sicherheitskonferenz bietet die Möglichkeit, dass sich die Regierungen auf ein gemeinsames Sicherheitskonzept besprechen.

Ludolf Baron von Löwenstern ist ein Familienunternehmer, Co-Founder des Think Tanks „European Strategic Institutes“, Mitglied des Wirtschaftsrats der CDU und als Kapitän zur See der Reserve Sonderbeauftragter beim Stellvertreter des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte. Er engagiert sich ehrenamtlich unter anderem als Experte beim Deutschen Marine Institut (DMKN), der Evangelischen Alsterdorf Stiftung und ist Beirat in mehreren Unternehmensbeiräten. Er hat zahlreiche Bücher, Studien und Trend Reports geschrieben und Beiträge veröffentlicht.