

WENN ROHÖL DAS „BLUT“ DER WELTWIRTSCHAFT IST, IST DIE SCHIFFFAHRT IHR KREISLAUFSYSTEM.

DAS SCHIFF IST DER TRÄGER DER WELTGESCHICHTE.

DIE SEE IST DIE STRASSE DES WELTHANDELS.

DER MARITIME WELTHANDEL AUS GEOSTRATEGISCHER UND GEOÖKONOMISCHER PERSPEKTIVE.

LUDOLF VON LÖWENSTERN

Die See ist die Straße des Welthandels und somit ist die freie Nutzung der See und der gesicherte Zugang zu den Meeren für alle Menschen von lebenswichtiger Bedeutung. Fast 90 Prozent des Welthandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Daran ändert auch die COVID-19-Pandemie nichts, wenngleich das Welthandelsvolumen wegen der Unterbrechung der Produktionsketten zwischenzeitlich bis zu einem Drittel geschrumpft ist. Fast ein Drittel der Frachtmenge entfällt allein auf Rohöl, denn neben Konsumgütern wird auch der internationale Energiehandel hauptsächlich über den Seeweg abgewickelt.

Wenn Rohöl das „Blut“ der Weltwirtschaft ist, ist die Schifffahrt ihr Kreislaufsystem.

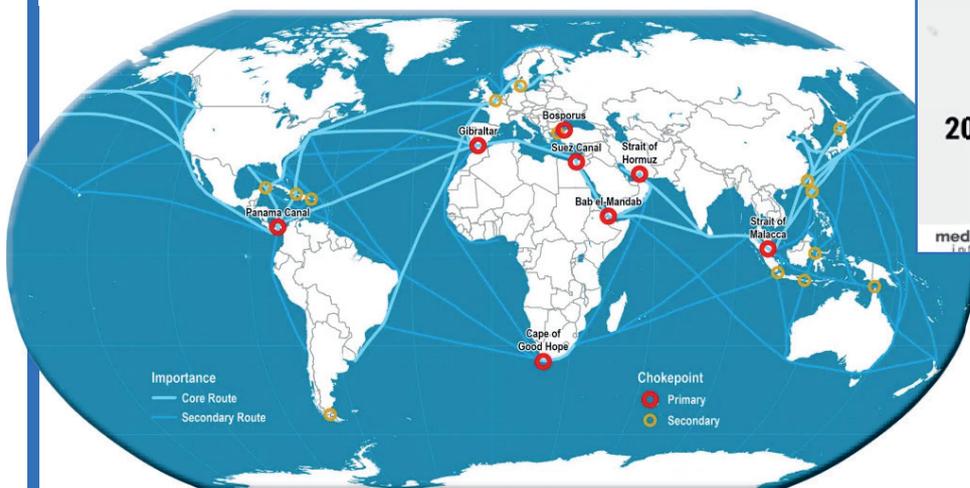
DIE FÜHRENDE SCHIFFFAHRTSNATIONEN UND DER INTERNATIONALE SEEHANDEL

In der Seefrachtbranche dominieren nicht nur die Handelsriesen wie China, Japan oder Deutschland, sondern auch traditionelle Schifffahrtsnationen wie Dänemark und Griechenland. Die größte Handelsflotte ist, nach Tonnage gemessen, die griechische. Die führenden Linien sind zwar private Konzerne, viele von ihnen werden – im unterschiedlichen Ausmaß – aber auch staatlich subventioniert und unterliegen damit einer gewissen politischen „Kontrolle“. Dies gilt vor allem für die Giganten der Branche wie Maersk, MSC Mediterranean Shipping Company und CMA CGM. Cosco ist ein chinesisches Staatsunternehmen. Die vier Genannten kontrollieren al-

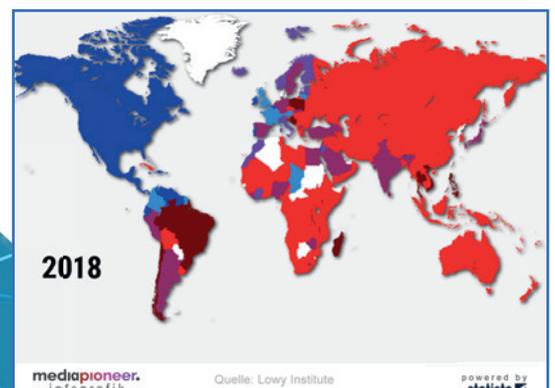
leine etwa die Hälfte des globalen Seehandels.

Die dänische Maersk, die schweizerische MSC und die französische CMA CGM verdanken ihre starke Position der Protektion durch ihre Regierungen. Sie beziehen alljährlich Milliarden von Euro sowohl von ihren „Heimat“-Ländern und der EU, im Gegenzug planen und finanzieren die Länder die jeweiligen Hafenanlagen.

Mit 1.061 Schiffen besitzt Deutschland zum 1. Januar 2020 die zahlenmäßig größte Containerschiff flotte nach der Nationalität der Eigner und bezogen auf die Anzahl der Schiffe. Mit 2.715 Handelsschiffen stellt sie die fünftgrößte Flotte



Die Haupt-Schiffahrtsrouten. Quelle: <https://transportgeography.org>



Wie China die Welt erobert Quelle: Lowy Institute, mediapioneer Infografik

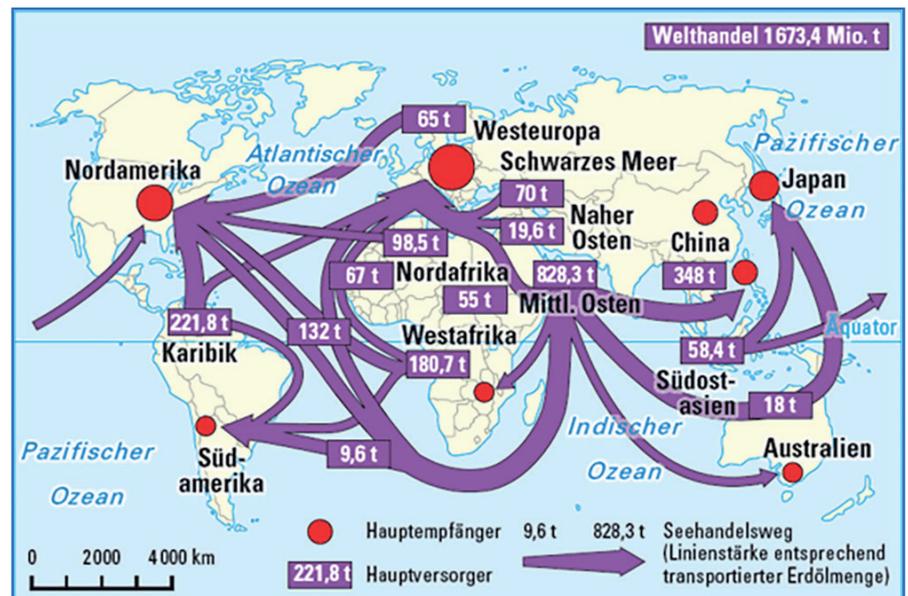
der Welt (2019). Die Welthandelsflotte insgesamt hat zurzeit eine Größe von über 55.000 Seeschiffen. Der Weltcontainerumschlag ist 2019 um 1,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und lag bei

694 Millionen. 15 Millionen davon liefen über deutsche Häfen, mit Hamburg an der Spitze. Mit 9,3 Millionen umgeschlagenen Containern liegt die Hansestadt auf Platz 17 der Weltrangliste. Zum Vergleich: Das erstplatzierte Shanghai „verarbeitet“ mit 43,3 Millionen. Die maritimen Wirtschaftszweige Seeschifffahrt, Seehäfen mit ihrer Hinterlandanbindung, Schiffbau und Zulieferindustrie sind für Deutschland von herausragender Bedeutung. Die Seeschifffahrt ist eine Kernbranche im deutschen maritimen Cluster, die einen Umsatz von rund 50 Milliarden pro Jahr erzielt und bis zu 400.000 Menschen beschäftigt.

Auch die Passagierschifffahrt wächst exponentiell, wengleich Covid-19 hier tiefe Spuren hinterlassen hat. Weltweit gibt es ca. 6.500 Passagierschiffe, davon sind etwa 450 Kreuzfahrtschiffe. Die Kreuzfahrtbranche wird von 55 Reedereien mit ebenda ca. 450 Schiffen beherrscht. Die Nummer 1 ist die Carnival Corporation mit Sitz in San Diego (unter anderem AIDA) mit neun Reedereien und 110 Schiffen. Damit dominiert sie den US-Markt und hat einen Anteil von 45 Prozent am lukrativen Kreuzfahrt-Markt. Wegen Covid-19 will / hat sie sich von 15 Schiffen getrennt. Die Nummer 2 ist die ebenfalls US-amerikanische Royal Caribbean mit sieben Reedereien und 45 Schiffen. Danach folgen Norwegian Cruise, MSC und Hurtigruten als Spezialanbieter im Bereich der Expeditions-Kreuzfahrtschiffe. Im Jahre 2019 haben 30 Millionen Kreuzfahrer eine Seereise vorgenommen. Das derzeit größte Kreuzfahrtschiff ist die Symphony of the Seas mit 6.700 Betten! Aktuell sind 40 Neubauten geordert und es bleibt offen, wieviele hiervon defacto abgenommen werden (Covid19).

DIE HANSE | DER MARITIME WELTHANDEL BERUHT AUF EINEM GEFLECHT STRATEGISCHER ALLIANZEN

Der Begriff „Seehandel“ geht auf die Kaufleute der Hanse zurück, denn im Mittelenglischen wurde der länderübergreifende Handelsaustausch als „trade“ bezeichnet. Vor 172 Jahren, im Juni 1848, haben



Seehandelswege (Linienstärke entspr. transportierter Erdölmenge). Quelle: Geographie Infothek, Verlag Klett

die Vertreter der deutschen Länder in der Frankfurter Paulskirche die 1. Deutsche Reichsmarine gegründet. Die Blockade der Seewege in Nord- und Ostsee durch die dänische Marine machte sich damals auch im Süden Deutschlands so negativ bemerkbar, dass Bayern, Baden, Hessen und andere Binnenländer bereit waren, mit regelmäßigen Zahlungen die Freiheit des Handels zur See sicherzustellen. Hamburg, Bremen und Preußen als direkt betroffene Anrainer übernahmen die materielle Hauptlast des Vorhabens. Das Risiko, im Kampf zur Durchsetzung der eigenen Handelsfreiheit Menschenleben zu verlieren, materielle Verluste zu erleiden und auf Dauer den Unterhalt dieser Marine zu gewährleisten, erschien geringer als national abhängig zu sein vom Wohlwollen anderer Wettbewerber um nationalen Wohlstand. 172 Jahre sind eine lange Zeit. Dänemark ist seit vielen Jahren ein guter Nachbar und Freund, Partner in der NATO und als Seehandel treibende Nation den gleichen Risiken und Bedrohungen ausgesetzt wie Deutschland und andere Staaten.

Heute ist dieser Begriff „trade“ eigentlich überholt, denn in einer vom Finanzsektor dominierten Weltwirtschaft sind die meisten Handelsgeschäfte keine Tauschgeschäfte mehr über Grenzen hinweg, sondern der Vollzug internationaler Kapitalbewegungen. 75 Prozent des „Welthandels“

bestehen heute aus Transfers innerhalb internationaler Konzerne. Für diese weltweit operierenden Unternehmen hat der Seetransport den großen Vorteil, dass viele Umweltauflagen, denen der Bahn- und Straßenverkehr unterliegt (Global Commons), dort bislang nicht gelten. Schiffsmotoren laufen überwiegend mit Schweröl (Heavy Fuel Oil, HFO), das aus den Rückständen von Raffinerien gewonnen wird. Zwar gilt für diesen Kraftstoff seit dem 1. Januar 2020 ein strengerer Schwefelgrenzwert von 0,5 statt wie bisher 3,5 Prozent. Doch der Ausstoß von CO₂ und Stickoxiden, mit dem die Schifffahrt ganz erheblich zum weltweiten Klimawandel beiträgt, unterliegt nach wie vor keinerlei Beschränkungen.

Die internationale Schifffahrt beruht auf einem Geflecht strategischer Allianzen zwischen transnational operierenden Großreedereien, Hafengesellschaften und Staaten. Auch für die Infrastruktur der globalen Kommunikation sind diese Allianzen von entscheidender Bedeutung. So basiert das Internet, das oft als Beispiel für die innovative Kraft von Privatunternehmen angeführt wird, zum Großteil auf einem staatlich subventionierten Netz von Seekabeln (die deshalb von Geheimdiensten leicht angezapft werden können). Die neuen Glasfaserkabel sind auf denselben Routen verlegt wie die ersten Telegrafenkabel im 19. Jahrhundert, die sich wiederum

an den Routen der imperialen Schifffahrt orientierten. So verlaufen die Seekabel, die Europa und die beiden Amerikas mit Indien und dem Fernen Osten verbinden, über arabische und iranische Häfen am Golf.

Die Seefahrtsrouten werden wiederum durch die geologischen Formationen der Ozeane bestimmt, aber auch durch politische und praktische Entscheidungen staatlicher Akteure. Neun der zehn umschlagstärksten Handelshäfen liegen in Ostasien und haben maßgeblich zum dortigen Wirtschaftsboom beigetragen. An zehnter Stelle folgt der Dschabal-Ali-Hafen in Dubai. Alle arabischen Golfmonarchien – von den Vereinigten Arabischen Emiraten über Saudi-Arabien bis hin zum Oman – haben Tiefwasserhäfen, über die die fossilen Brennstoffe der Region exportiert werden. Die gigantischen Lastkräne, Verladebrücken und Portalstapler, die an der Golfküste in den Himmel ragen, wirken in dieser Wüstenlandschaft wie Apparaturen von Außerirdischen. Die wirtschaftliche Entwicklung der Golfregion wird zwar häufig überschätzt, aufgrund ihrer geografischen Lage, ihrer Ölvorkommen und ihrer Tankerterminals ist sie aber weiterhin von enormer geopolitischer Bedeutung.

GLOBALER FREIHANDEL, SEESICHERHEIT UND FREIE SEEWEGE AUS GEOPOLITISCHER PERSPEKTIVE

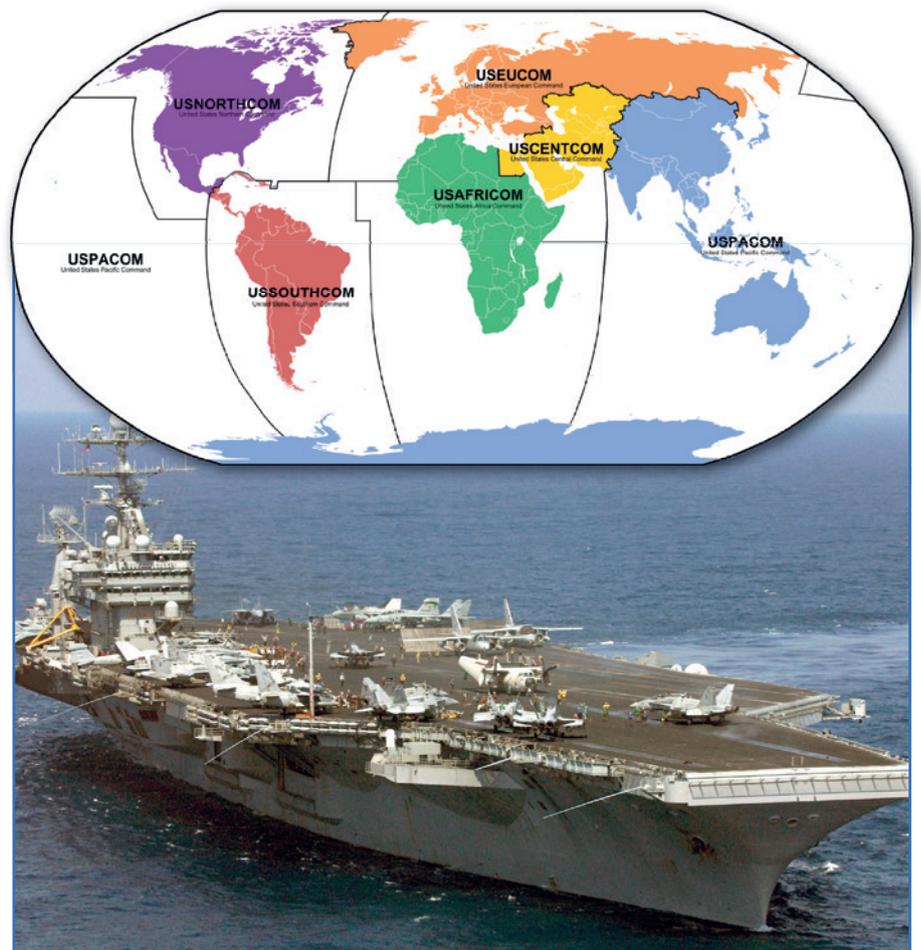
Die wichtigste internationale Route ist daher auch die, auf der das Öl vom Persischen Golf nach China gelangt. Da liegt die Frage nahe: Wer kontrolliert diese?

Die Industrialisierung Chinas beruht bekanntlich auf dem Import von Rohstoffen. Zum Beispiel absorbiert das Land zwei Drittel der globalen Eisenerzexporte, die größtenteils aus Australien und Brasilien stammen. Und wie Japan und Südkorea ist auch China auf das Öl aus der Golfregion angewiesen. Insofern wäre es nur logisch, wenn die Handelsroute zwischen dem Persischen Golf und Ostasien von den Golfstaaten oder von China kontrolliert würde. Tatsächlich aber liegt diese in der Hand Washingtons. Die USA unterhalten am Golf nicht nur zahlreiche Militärbasen, die ihre Vormacht absi-

chern, sie bewachen auch die wichtigsten Seerouten Richtung Osten. Die Kontrolle der Seewege obliegt der US-Navy. Von deren 11 Flugzeugträger-Verbänden operieren vier in den für Washington wichtigsten Weltregionen: Europa, Ostasien und dem Persischen Golf. 2018 hat die US-Navy den Indischen Ozean und den Pazifik zum einheitlichen Operationsgebiet erklärt, um Indien in die Allianz gegen China einzubinden.

Die Bedeutung einer Seemacht steht und fällt mit ihrer Präsenz an den Meerengen oder sogenannten bottlenecks der Hauptschiffsrouten. Dazu zählen die Straße von Gibraltar und der Suezkanal, die das Mittelmeer, den Atlantik und den Indi-

des Persischen Golfs, durch die ein Viertel der globalen Ölexporte transportiert wird. Die US-Marine kann alle drei Chokepoints kontrollieren: Die 5. US-Flotte ist in Bahrain stationiert, die 6. hat ihr Hauptquartier in Neapel und die 7. in Yokosuka, am Ausgang der Bucht von Tokio. Diese Marineeinheiten dürfen nicht isoliert betrachtet werden, denn ihre Effizienz beruht auf dem Zusammenwirken mit Bodentruppen und Luftwaffe. Und somit ist die Seestreitmacht ein Machtinstrument von strategischer Bedeutung. Der englische Carrier HMS QUEEN ELIZABETH befindet sich auf dem Weg in das Südchinesische Meer und nach Japan um dort zusammen mit der US- und der Japanischen Marine zu kooperieren.



US-Com-Zentren: Quelle: USAFRICOM United States Africa

US-Carrier. Quelle: U.S. Navy photo by Photographer's Mate 1st Class Michael W. Pendergrass

chen Ozean miteinander verbinden; die Straße von Malakka zwischen Sumatra und der Malaiischen Halbinsel als Verbindung zwischen dem Indischen Ozean, dem Südchinesischen Meer und dem Pazifik; und die Straße von Hormuz am Ausgang

Zur Sicherung der internationalen Energieversorgung kommt vor allem den US-amerikanischen „Flugzeugträgerkampfgruppen“ besondere Bedeutung zu. Eine „CSG Carrier Strike Group“ besteht aus einem atomgetriebenen Flugzeugträger mit

Dutzenden Kampffjets, Jagdflugzeugen und Hubschraubern, der von zwei Lenkwaffenkreuzern, zwei oder drei Zerstörern und zwei Jagd-Ubooten begleitet wird. Die gigantischen Flugzeugträger, die fast die Länge der größten Containerriesen erreichen, sichern den USA eine Kontrolle der globalen Schiffrouten, den keine frühere Seemacht je erreicht hat. Der Persische Golf ist zwar ein Zentrum des globalen Energiesystems, aber das Land, nach dem der Golf benannt ist, stellt bislang (noch) keine wirkliche Herausforderung für das US-Militär dar. Der Iran ist für die Supermacht USA eher ein Ärgernis als eine systematische Bedrohung. Die eigentliche Herausforderung für Washington ist eine andere: Der Aufstieg Chinas zu einer maritimen Großmacht. Besonders beunruhigt ist das Pentagon über den Ausbau des Tiefseehafens von Gwadar in der pakistanischen Provinz Belutschistan, der am Eingang zum Persischen Golfes liegt. Die US-Geheimdienste sehen die chinesische Präsenz an dieser strategisch wichtigen Küste als ernsthaftes Problem. Doch die Defence Intelligence Agency (DIA) und das Office of Naval Intelligence (ONI), wie der Geheimdienst der Marine heißt, kommen in ihren Analysen zu dem Schluss, dass China außerstande sei, die Seemacht USA herauszufordern.

Dass China die für seine Wirtschaft essenziellen Schifffahrtsstraßen unter seine Kontrolle bringen will, ist reine Spekulation. Allerdings liegt es durchaus im Interesse der chinesischen wie der US-Regierung, den ökonomischen und politischen Machtzuwachs Chinas zu übertreiben: Für Peking ist es eine Frage des Nationalstolzes, für Washington eine probate Rechtfertigung seiner Militärausgaben.

Das chinesische Wirtschaftswachstum hat Millionen Menschen aus der Armut geführt, zugleich aber zu wachsender Ungleichheit geführt. Das chinesische Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt noch immer knapp unter dem von Weißrussland oder Thailand. Die viel beschworene Wende hin zu einer multipolaren Welt mit mehreren Machtzentren ist noch lange nicht Realität. Die USA

verfügen nach wie vor über 30 Prozent des globalen Reichtums. Sie sind auch nach wie vor die weitaus stärkste Militärmacht, kontrollieren das internationale Energiesystem, das internationale Finanzsystem und den Seehandel. Die USA haben auf absehbare Zeit auch die Fähigkeit, chinesische Häfen zu blockieren.

2020-2040«. Darin geht es um nichts weniger als die amerikanische »Full Spectrum Dominance« zu Land, zu Wasser, in der Luft, im Cyberspace und im Weltall. Als wichtigste Gegner werden in dem Papier die (eurasischen) Konkurrenzkräfte China und Russland genannt. Auch Deutschland spielt eine wesentliche

USA Kontrollieren die Welt

Militärausgaben der USA gegenüber Deutschland und den europäischen Nato-Staaten in 2018 in Milliarden US-Dollar

Quelle: NATO



705 Mrd. \$



51 Mrd. \$



286 Mrd. \$
(nur europäische Nato-Staaten inkl. Deutschland)

DAS EURASISCHE SCHACHBRETT | PIVOT TO ASIA (USA) UND DIE „ONE BELT - ONE ROAD INITIATIVE“ (CHINA)

In seinem 1997 erschienen Buch *The Grand Chessboard* beschreibt der US-Geopolitiker und Geostratege Zbigniew Brzezinski, die „Graue Eminenz“ unter den geopolitischen und militärischen Beratern sowie National Security Advisor vieler US-Präsidenten, dieses Thema mit *„Amerikas geopolitischer Hauptgewinn ist Euroasien. Eurasien ist das Schachbrett, auf dem der Kampf um globale Vorherrschaft auch in Zukunft ausgetragen wird“*. Und er sagte auch: *„Wer Eurasien kontrolliert, kontrolliert die Welt“*. So wie es vor ihm bereits Admiral Alfred Mahan, Sir Halford Mackinder oder auch Friedrich Ratzel konstatiert haben. Letztendlich geht es weltpolitisch um die Kontrolle der Energieströme Eurasiens. Damit hatte Brzezinski die Grundlagen der anglo-amerikanischen Geopolitik geschaffen, in deren Rahmen der amtierende US-Präsident Donald Trump wie auch seine Vorgänger agieren.

Das jüngste US-Strategiepapier TRADOC 525-3-1 ist überschrieben mit »Win in a Complex World,

Rolle. Die wichtigsten geopolitischen Dreh- und Angelpunkte Eurasiens nach dem Ende des Kalten Kriegs zu bestimmen und sie zu schützen, ist mithin ein weiterer entscheidender Gesichtspunkt in der globalen Geostrategie der USA. Zusammengefasst: Es geht um Einfluss, Seewege und vor allem um Rohstoffe.

China bestimmt immer stärker die Geschehnisse der Welt. In nur 40 Jahren hat sich China von einem der ärmsten Entwicklungsländer zur größten Handelsnation und nach Kaufkraft gemessen bereits auch größten Volkswirtschaft entwickelt, zu einer Weltmacht, die an Bedeutung nur noch von den USA übertroffen wird. Bereits heute ist das Wohlergehen der gesamten Menschheit eng mit dem des fernöstlichen Riesenreiches verknüpft. Und in der Zukunft wird dies noch mehr der Fall sein. David Shambaugh, Politikprofessor an der George Washington-Universität, betrachtet die künftige Entwicklung als *„die wichtigste Frage der Weltpolitik“*. Das Pentagon hat seine strategische Planung für Asien bereits entsprechend angepasst (Pivot to Asia), auch das Verteidigungsministerium in Peking. Ein heißer Krieg zwischen den USA und

China ist zumindest in absehbarer Zukunft eher unwahrscheinlich – ein Handelskrieg zwischen den beiden größten Volkswirtschaften ist aber bereits im Gange.

Nicht zu vergessen ist, dass Deutschland und China ökonomisch bereits „unverzichtbar“ füreinander sind (wie auch China und die USA). In ihrer jeweiligen Weltregion sind sie füreinander die größten Handelspartner. Für Deutschlands Unternehmen ist das fernöstliche Riesenreich inzwischen der wichtigste Absatzmarkt überhaupt: So verkauft VW-Konzern dort 40 Prozent seiner Automobile. Mehr als 8.000 deutsche Unternehmen mit über 30.000 Mitarbeitern sind in China ansässig und tätig. Umgekehrt sind über 1.000 chinesische Unternehmen in Deutschland aktiv, und ihre Zahl nimmt weiter zu. Und es gibt auch mehr und mehr essentielle Abhängigkeiten, so zum Beispiel im Bereich der Rohstoffe: Mehr als 90 % der weltweit verbrauchten Seltenen Erden stammen aus China, also jene Metalle, die für die Herstellung vieler Technologien unerlässlich sind, ohne die weder Mobiltelefone, Windkraftanlagen noch Elektromotoren auskommen! Statt seltene Erden wie zum Beispiel Neodym, Scandium, Yttrium nur zu fördern, will China sie auch in Hochtechnologieprodukten verarbeiten, um am Ende mehr Wertschöpfung im eigenen Land zu generieren. Die Monopolstellung von China birgt für die Unternehmen weltweit Risiken!

Last but not least über 50.000 chinesische Studenten studieren bei uns, hinzu kommen tausende Internatschüler. Und wieviele deutsche Studenten studieren in China?

Apropos Schule und Bildung: Chinas Geschichte und Kultur sind den meisten Menschen hierzulande nahezu unbekannt, das Denken, Fühlen und Handeln seiner Bürger somit eher ein Rätsel. Im Geschichtsunterricht und in anderen Fächern spielt China an deutschen Schulen so gut wie keine Rolle. Damit fehlen selbst rudimentäre Kenntnisse über das älteste und bevölkerungsreichste Land der Welt,

und auch in unserem öffentlichen Diskurs nimmt China immer noch kaum mehr Platz ein als ein Dritte-Welt-Land. Das Auswärtige Amt in Berlin hat erst im Jahr 2017 eine eigene Asien-Abteilung eingerichtet ... Ganz zu schweigen von ARD und ZDF, die die Berichterstattung aus dem „Reich der Mitte“ gemessen an dessen wirtschaftlicher und geopolitischer Relevanz spärlich halten. Das Bild, das die Deutschen von China haben, weist große Lücken auf und ist mehrheitlich eher negativ.

China ist auf dem Weg zur Weltwirtschaftsmacht #1. Wir Europäer holen nicht auf, sondern fallen immer weiter zurück und es fehlt eine geostategische Eigenständigkeit Europas in der Welt.

NUR WER DIE GESCHICHTE UND DIE VERGANGENHEIT KENNT, KANN DIE GEGENWART UND DIE ZUKUNFT VERSTEHEN

Dass aber China die längste Zeit der Geschichte Seehandelsweltmacht Nummer eins war, das Admiral Zheng He (* 1371, † 1455) zwischen 1405 und 1433 sieben große Expeditionen in den Pazifik und den Indischen Ozean, und damit lange vor Kolumbus und Vasco da Gama, die halbe Welt mit einer Flotte von über 60 Dschunken, den sogenannten Schatzschiffen, darunter gewaltige Schiffe mit neun Masten, ca. 80 m Länge und ca. 28.000 Mann (!) umsegelte und Konfuzius der wichtigste Denker des Landes und sicherlich auch einer der bedeutendsten der Weltgeschichte war, ist hierzulande fast niemandem gegenwärtig. Auch der Buchdruck, das Schießpulver und der Magnet waren chinesische Erfindungen. Die Chinesen können also nicht nur kopieren und als Erin-

nerung an Admiral Zheng He wurde das 399 Meter lange Containerschiff CMA CGM Zheng He nach ihm benannt, die heute die Weltmeere befährt.

Wo es an Wissen und Verständnis fehlt, blühen nicht nur Vorurteile und Stereotype, sondern auch Unsicherheit und Ängste. Deshalb ist den meisten Europäern wie Amerikanern der wirtschaftliche Erfolg Chinas unheimlich. Sie fürchten die „gelbe Gefahr“. Gebildete chinesischen Eliten kennen uns bestens, denn sie lehren über unsere Kultur und entsenden viel mehr Schüler und Studenten in den Westen als wir umgekehrt zu ihnen. Es sieht so aus, als halten sie sich an die Ausführungen ihres strategischen Denkers, Philosophen und Generals Sunzi / Sun Tsu: „*Wenn Du Dich selbst kennst und den anderen, gewinnst Du jede Schlacht.*“ Und damit ist im übertragenen Sinne auch Wirtschaftskrieg gemeint. Zitat: "So wird der erleuchtete Herrscher und der weise General die Intelligentesten seiner Armee als Spione einsetzen und auf diese Weise hervorragende Erfolge erzielen. Spione sind ein äußerst wichtiges Element des Krieges, denn von Ihnen hängt die Fähigkeit der Armee ab, sich zu bewegen". Zitat: "Die grösste Leistung besteht darin, den Widerstand des Feindes ohne Kampf zu brechen". Ein altes Sprichwort besagt: *Verchenke die Lampen (Importlizenzen) und verkaufe das Öl (Seltene Erden)*".

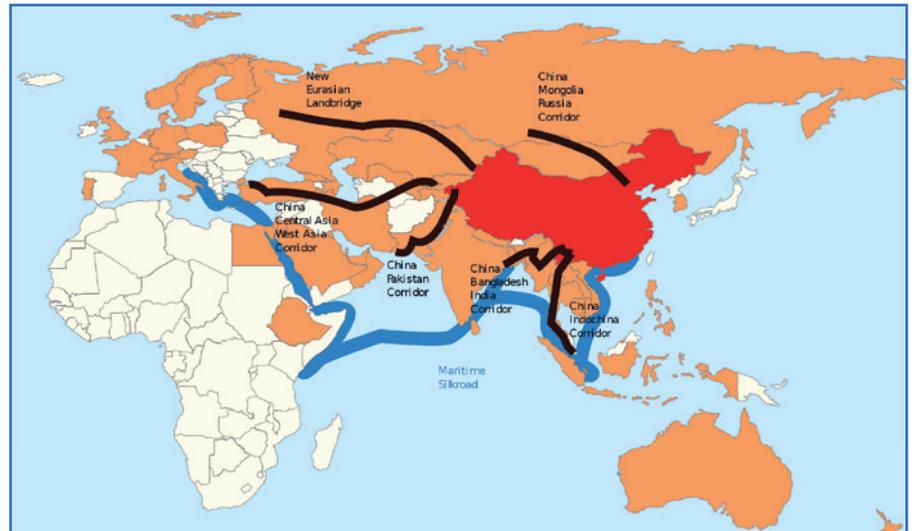
Der Schwerpunkt der Weltpolitik verlagert sich vom Abendland zurück nach Eurasien und vom atlantischen in den pazifischen Raum. Und China spielt hierbei die zentrale Rolle. Auch geopolitisch und militärisch meldet China immer deutlicher seine Ansprüche als Supermacht an. China reagiert und baut seine Flotte aus, um Versorgungsrouten zu sichern und eine Eindämmung durch US-Stützpunkte und Verbündete zu verhindern. Die Seidenstraße - genauer: das Seidenstraßensystem - war Chinas Verkehrsader zum damaligen "Rest der Welt",



Admiral Zheng He Expedition 1431 - 1433. Quelle: Wikimedia Commons, Vmenkov, based on the blank map File Asie.svg (ver. 1) by Historicaire

spricht Europa in Form der antiken Reiche der Griechen und Römer. Die Verbindungsrouten wurden auch im Mittelalter aufrechterhalten. Eine "neue" Seidenstraße, die sogenannte »One Belt - One Road-Initiative«, entstand 2012 mit der internationalen Güterverkehrsverbindung des Trans-Eurasia-Express, der das Ruhrgebiet (Duisburg) mit der zentralchinesischen Handelsmetropole Chongqing verbindet. Der Trans-Eurasia-Express führt durch die Mitte des eurasischen Kontinents und dauert nur 16 Tage. Erwünschter Nebeneffekt: Diese Landstrecken können zumindest nicht von Kriegsschiffen blockiert werden.

Mit seiner Seidenstraßeninitiative – wie neue Straßen, Bahnlinien, Flughäfen, Häfen, Öl- und Gas Pipeline-Systemen, Telekommunikationsverbindungen etc. - will das Reich der Mitte über Land- und Seewege seine Wirtschaft mit den Nachbarn in der Region, mit Westasien, Afrika und vor allem auch Europa verbinden. Das schafft Arbeitsplätze, außerdem werden neue Absatzmärkte sowohl in Zentralasien als auch in Europa erschlossen. Nicht zuletzt werden damit auch alte Einflussbereiche wiedererrichtet. Und China ist es gelungen, europäische Partner wie Deutschland, Frankreich und Großbritannien in dieses Projekt einzubinden, mit denen zusammen die Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank namens AIIB initiiert wurde. Vorsichtig ausgedrückt, sehen die Amerikaner dies mit sehr gemischten Gefühlen. Sie waren es, die über mehrere Jahre hinweg internationale Vereinbarungen blockierten, China mehr Mitsprache in den bestehenden Institutionen wie Weltbank und IWF einzuräumen. China ließ sich dies nicht gefallen und initiierte unter anderem die AIIB Asiatische Infrastruktur-Investitionsbank. EU-Politiker nehmen dies hoffentlich mehr als zur Kenntnis und sollten ein vitales Interesse daran haben, die sino-amerikanische Rivalität – oder vielleicht ist es bereits eine Konfrontation? - in eine regionale multilaterale Architektur einzubetten. Denn schließlich hat sich Chinas Außenhandel in den vergangenen Jahren verzehnfacht, und die EU ist Chinas



Chinas neue Seidenstrasse. China in Rot, die Mitglieder der Asian Infrastructure Investment Bank in Orange. Die sechs Korridore in Schwarz. Quelle: Wikimedia Commons, Lomme

größter Handelspartner.

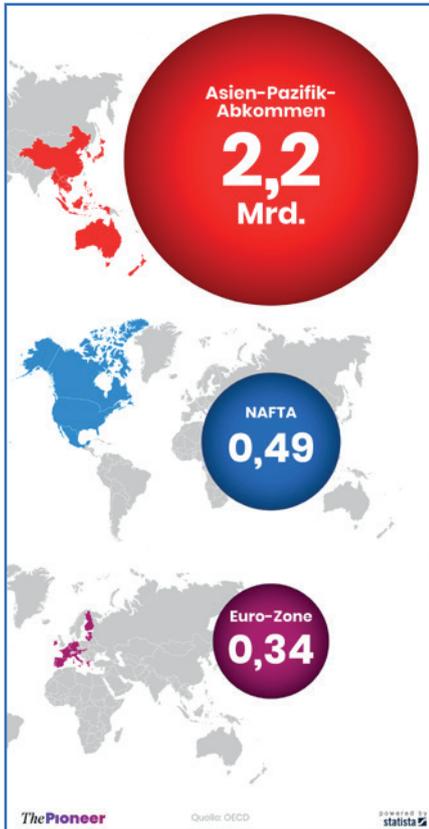
Mit mehr als einer Billion US-Dollar wird One Belt – One Road in über 70 Ländern mit dem Ziel ausgebaut, über zwei Drittel der Weltbevölkerung besser miteinander zu verbinden. So sind auch neue Tiefseehäfen entstanden, etwa in Sri Lanka oder Pakistan, um die Kapazität bestehender Schifffahrtsrouten zu erweitern und als strategische Machtdemonstration gegenüber dem Rivalen Indien. In vielen Ländern Afrikas ist China bereits zum wichtigsten Handelspartner und Investor geworden, außerdem hat das Land Rechte auf Häfen in der Nähe von Flaschenhälsen (Bottle Necks) für die Seefahrt erworben. Dies vor dem Hintergrund, dass die chinesische Achillesferse der Schiffsverkehr ist. Bei Störungen des Seehandels wird China die Häfen für eigene Seestreitkräfte als logistische Basen nutzen. Die chinesischen Seestreitkräfte werden einen effizienten und wenn notwendig aggressiven Schutz bereitstellen. Ohne einsatznahe Basen ist das nicht möglich.

So überrascht es nicht, dass China seine geostrategische Position auch im Mittelmeer weiter ausbaut. Neben Piräus zählt auch der griechische Hafen Thessaloniki zum Kreis der Kooperationspartner. Diese Zusammenarbeit wird beide Parteien befruchten und gilt als Teil der Neuen Seidenstraße. Die Pläne sehen vor, den Hafen für den Empfang von Megaboxen mit bis zu 24.000 TEU auszubauen!

Peking will keinen Krieg, denn die Führung weiß, dass sie diesen nicht gewinnen kann und damit ihre Wirtschaft ruiniert (wie es Russland bereits im Kalten Krieg erfahren hat). Deutschland und Europa sind angesichts des One Belt – One Road-Programms aufgerufen, politisch wachsam zu sein, um nicht ökonomisch überrannt zu werden. China zementiert mit dem Programm seine geopolitischen, geostrategischen und geoökonomischen Ambitionen. Dass die USA und die Europäer dies anstößig finden, verwundert die Chinesen. Als der Westen die Regeln des Welthandels bestimmte, hielten sich Europas Großmächte nicht mit Subventionen oder Marktbeschränkungen auf. Sie entsendeten Kriegsschiffe den Perlfluss und Yangtze hinauf, drängten sich in chinesische Häfen und gründeten Kolonien, die sie dann „Pachtgebiete“ nannten.

RCEP | DAS ASIATISCHE JAHRHUNDERT HAT BEGONNEN

China schläft nicht. Es hat im vergangenen November mit 14 asiatisch-pazifischen Staaten das größte Freihandelsabkommen der Welt abgeschlossen. Das "Regional Comprehensive Economic Partnership" umfasst 2,2 Milliarden Menschen und rund ein Drittel der weltweiten Wirtschaftsleistung. Neben China und den zehn Asean-Staaten Vietnam, Singapur, Indonesien, Malaysia, Thailand, Philippinen, Myanmar, Brunei, Laos und Kambodscha beteiligen sich auch große Volkswirt-



Anzahl der Einwohner in der jeweiligen Freihandelszone 2020, in Milliarden. Quelle: The Pioneer

schaften und US-Bündnispartner wie Japan, Australien, Südkorea sowie Neuseeland. Das Abkommen verringert Zölle, legt einheitliche Regeln fest und erleichtert damit Lieferketten. Die RCEP-Staaten standen vor der Corona-Krise für 29 Prozent des weltweiten Handelsvolumens - etwas weniger als die EU mit 33 Prozent. Der Anteil der RCEP-Gemeinschaft dürfte jetzt steigen, wie Experten erwarten.

Der Journalist und Autor Gabor Steingart hat dazu geschrieben: „Erst im Kontrast zum Tun und Treiben der Europäischen Union erkennt man allerdings die komplette Tragweite der Ereignisse. Der asiatische Kontinent schreibt seine Aufstiegsstory bei der das Schlüsselwort „wealth creation“ lautet: Wohlstandserzeugung.“

Und er stellte weiter fest: „Wir in Europa hingegen sind teilnehmende Beobachter einer Abstiegs-geschichte, die auch dann eine Abstiegs-geschichte bleibt, wenn es sich nur um eine relative Verschiebung der ökonomischen Gewichte handelt. Wir wachsen, aber die anderen wachsen schneller. Wir sind wichtig, aber sie sind dominant. Das Kern-

anliegen nahezu aller europäischen Politiker, von den Rechtspopulisten über die christlichen Demokraten bis zu den Sozialdemokraten ist „wealth redistribution“, die Wohlstandsverteilung. Der Staat will die Privatwirtschaft nicht stimulieren, sondern reglementieren. Sie soll nationaler, grüner, diverser, moralischer und sozialer werden - aber eben nicht expansiver, globaler und profitabler. Die Narrative von Europäern und Asiaten haben sich an diesem Wochenende weiter voneinander entfernt. Sie sind entschlossen, wir auf Halten. Die Schlussszene dieser zwei Handlungsstränge können wir heute nicht kennen, aber zumindest erahnen.“

Ob sich die USA unter dem neuen Präsidenten Joe Biden wieder der trans-pazifischen Partnerschaft anschließen werden, wird sich zeigen. Experten wiesen darauf hin, dass beide Freihandelspakete (mit RCEP) nicht in Konkurrenz zueinander stehen und sich eine Mitgliedschaft nicht gegenseitig ausschließt. Vielmehr funktioniert das neue RCEP-Abkommen mit China ergänzend. So gehören Japan, Vietnam, Singapur, Brunei, Malaysia, Australien und Neuseeland beiden Bündnissen an. Der asiatische Kontinent schreibt seine Aufstiegsstory und wir – Deutschland und die EU – schauen ratlos durchs Fernrohr gen Osten ... So wie es die USA im Pazifik versäumt haben, eine Handelsgemeinschaft unter ihrer Beteiligung zu schaffen, die zugleich als Interessensgemeinschaft funktioniert, kam auch ein handelspolitischer Deal zwischen den USA und der EU nicht zustande.

Und das Rad dreht sich weiter. Anstatt „Made in China 2025“ nennt es Parteiführer Xi Jinping nun China First und fordert in seinem Fünf-jahresplan die wissenschaftlich-technologische Unabhängigkeit und Eigenständigkeit (Techautonomie), nachdem durch westliche Exportverbote unter anderem Huawei und ZTE in die „Zange genommen wurden“ - und damit die Verwundbarkeit der Volksrepublik gezeigt hat. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass ausländische Firmen nur so lange noch geduldet werden, solange sie noch gebraucht werden! Das nächste große Thema von China ist die Energiewende, denn Xi Jinping will sein Land bis 2060 klimaneutral wirtschaften lassen und dafür benötigt es sehr viele Wind- und Solaranlagen, die die Kohlekraftwerke ersetzen werden. Das Potenzial für Solarenergie ist gewaltig und bis zum Jahr 2045 könnte die chinesische Solarenergie ihre Leistung mehr verfünf- oder sogar verzehnfachen – und dies „Made in China“ und damit ohne den westlichen Unternehmen!

DEUTSCHLAND UND DIE EU ZWISCHEN DEN FRONTEN DER WELTPOLITIK UND DER NEUE US-PRÄSIDENT

Deutschland als auch die EU sind im Handel ein Global Maritime Player und befinden sich also zwischen den Fronten und in einer geopolitisch und geoökonomisch prekären Position. Die Beziehungen zu



den USA sind auf einem Tiefpunkt, das Verhältnis zu China steht ebenfalls in Frage. Auch innerhalb der EU-Staatengemeinschaft viel diskutiert, Einigkeit ist eher die Ausnahme als die Regel.

Darauf zu hoffen, dass mit dem neuen US-Präsident Joe Biden und seinem Team alles besser wird, reicht nicht. Die US-Amerikaner haben seit langem ein festgelegtes geopolitisches und geostrategische Ziel. So sind auch die Demokraten gegen die Ostseepipeline Nord Stream 2, fordern von den NATO-Partnern die vereinbarten höheren Verteidigungsausgaben (pacta sunt servanda) und – wenn man es richtig deutet - möchten sie eine noch größere Distanz zu China. Die Welt ist kompliziert und verlangt nach Führung. Die USA werden weiterhin gebraucht. Ohne ihre Führung kann der IS nicht besiegt werden, ohne die Präsenz der USA in Europa drohen weitere Muskelspiele, unter anderem auch aus Moskau. Auch viele asiatische Staaten wünschen sich mehr Engagement der Amerikaner in der Region, um China Einhalt zu gebieten. Der damalige Kurs von Ex-Präsident Barack Obama, der Welt die Hand zu reichen, war richtig und wichtig. Auf Alleingänge aus Washington können die Verbündeten gerne verzichten. Aber: Die USA müssen mit Blick auf die Krisen der Welt vorausgehen, sie müssen mit Freund und Feind den Dialog suchen, sie müssen Lösungen ausarbeiten und Mehrheiten finden, kurz: Sie müssen führen.

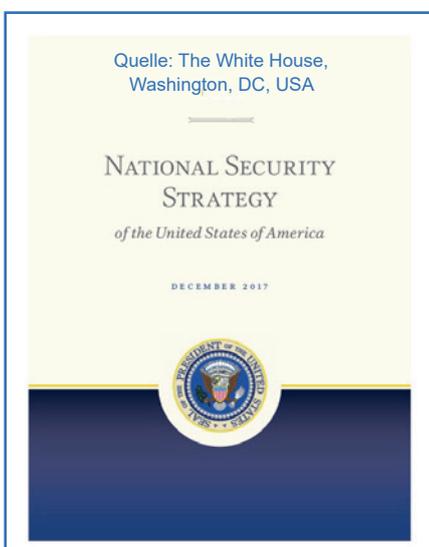
DOCH WAS SIND DIE DETERMINANTEN DER AMERIKANISCHEN AUSSEN- UND SICHERHEITSPOLITIK UND WIE HABEN SICH DIESE IM LAUFE DER ZEIT GEÄNDERT?

Immer wieder hören und lesen wir über Gebietsstreitigkeiten an Chinas Landesgrenzen, Inselstreit, sino-japanische Beziehungen, Haltung zu Taiwan (*"ein Land, zwei Systeme"*), interne Probleme am Beispiel Tibet und Uiguren sowie die potenziellen Wasserkonflikte mit südlichen Flussanrainerstaaten. Bei all diesen Konflikten geht es einzig und allein um Macht, Seewege und vor allem Rohstoffe. Als ein weiterer Erklärungsansatz zum besseren Verständnis der US-Politik im Außen- und Sicherheitsbereich dient die Nationale Sicherheitsstrategie der Vereinigten Staaten, auch kurz NSS für National Security Strategy genannt. Unter dem Stichwort NSS findet sich hier den Hinweis, dass seit 1986 jede neue Regierung dazu verpflichtet ist, dem Kongress eine solche Strategie vorzulegen - also auch die neue Regierung unter Joe Biden. Zweck der Nationalen Sicherheitsstrategie ist es dabei, *„die Souveränität und Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten mit ihren zugrundeliegenden Werten und Institutionen zu garantieren.“* Für alle war und ist die National Security Strategy DIE sicherheitspolitische Leitlinie ihrer Amtszeit. Manche National Security Strategies haben es sogar zu mehr oder minder großer Berühmtheit gebracht, so etwa die auch als „Bush-Doktrin“ bekannt gewordene National Security Strategy vom September 2002, die erste nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001. Vergleicht man die NSS im Wandel der Zeit, ist festzustellen, dass es immer um dieselben zentralen Punkte geht, und zwar: Security, Prosperity, Values und International Order. Daher ist davon auszugehen, dass auch die Fassung des neuen US-Präsident Joe Biden wenig Neues bringen wird.

Ganz ähnlich verhält es sich mit der Nationalen Militärstrategie. Auch diese ist über die Jahrzehnte von einem hohen Maß an Kontinuität geprägt. War die Militärstrategie 2011 noch wesentlich von Sparvor-

gaben geprägt, war das 2015 schon wieder anders und am 9. Dezember 2020 wurde der neue Verteidigungshaushalt in Höhe von 738 Milliarden Dollar – ein Plus von 22 Milliarden gegenüber dem Vorjahr, festgeschrieben und zwischenzeitlich sind die Zustimmungen seitens des Repräsentantenhauses und des Senats erfolgt. Die Streitkräfte müssen in der Lage sein, heißt es dort, das amerikanische Territorium zu verteidigen, gleichzeitig mehrere Anti-Terror-Operationen durchzuführen, in unterschiedlichen Regionen Aggressoren eindämmen und die Alliierten schützen zu können. Damit war die Nationale Militärstrategie nicht nur ein Signal an die russische und chinesische Führung, sondern auch an die amerikanische Innenpolitik, dass am Verteidigungshaushalt nicht gespart werden darf.

Die USA bzw. die Navy, das Marine Corps und die Coast Guard haben am 17. Dezember 2020 ihre neue maritime Strategie namens „Advantage at Sea“ veröffentlicht (<https://news.usni.org/2020/12/17/new-u-s-maritime-strategy-sets-sights-on-china#more-82199>) und beginnt mit der Darlegung des Problems: "Advantage at Sea ist eine Tri-Service Maritime Strategy, die sich auf China und Russland konzentriert, die beiden größten Bedrohungen für diese Ära des globalen Friedens und Wohlstands. Wir priorisieren den Wettbewerb mit China aufgrund seiner wachsenden wirtschaftlichen und militärischen Stärke, seiner zunehmenden Aggressivität und seiner demonstrierten Absicht, seine regionalen Gewässer zu dominieren und die internationale Ordnung zu seinen Gunsten umzugestalten. Solange China sich nicht entscheidet, als verantwortungsvoller Akteur zu handeln, anstatt seine Macht zur Förderung seiner autoritären Interessen einzusetzen, stellt es die umfassendste Bedrohung für die Vereinigten Staaten, unsere Verbündeten und alle Nationen dar, die ein freies und offenes System unterstützen." Das Dokument stellt fest, dass die Dienste heute zusammenarbeiten müssen, um Vorbereitungen für einen High-End-Krieg mit China zu treffen - aber genauso wichtig ist,



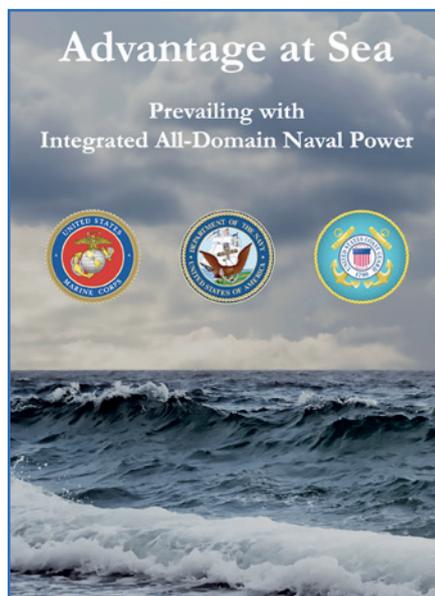
Quelle: The White House,
Washington, DC, USA

NATIONAL SECURITY
STRATEGY
of the United States of America

DECEMBER 2017



dass sie eine Strategie und die richtigen Werkzeuge brauchen, um dem alltäglichen Wettbewerb, manchmal Grauzonen-Operationen genannt, zu begegnen, den China derzeit führt.



Quelle: US Navy.

Die Navy, das Marine Corps und die Küstenwache haben ihre bisher klarsten Argumente dafür veröffentlicht, was sie tun müssen, um auf den Kampf gegen China vorbereitet zu sein - nicht in einem hypothetischen Zukunftsszenario, sondern im täglichen Wettbewerb, der jetzt auf den Meeren stattfindet. Hierin stellen sie erstmals das Warfighting First an erster Stelle. Marineminister Kenneth Braithwaite schrieb im Vorwort zur Strategie: "Diese Strategie beschreibt die Richtung, die unsere Service Chiefs gemeinsam entworfen haben. Sie ist ein starkes Signal der Unterstützung für unser Personal, unsere Verbündeten und unsere Partner - und eine Warnung für alle potenziellen Feinde. Wir sind und werden immer eine Streitkraft sein - Semper Fortis, Semper Fidelis, Semper Paratus - immer stark, immer treu und immer bereit, die Vereinigten Staaten von Amerika zu schützen und zu verteidigen, rund um die Uhr und überall auf der Welt." Dies passt zusammen mit der umfangreichen Flottenerneuerung.

Somit ist davon auszugehen, dass sich die amerikanische Außen- und Sicherheitspolitik von Joe Biden und seinem Team nicht groß verän-

dern wird. Es bleibt tendenziell eher alles beim Alten.

DIE EUROPÄISCHEN UNION

Mit mehr als 500 Millionen Einwohnern und gemessen am Bruttoinlandsprodukt ist der EU-Binnenmarkt der größte gemeinsame Wirtschaftsraum. Als Staatenverbund ist die EU der größte Güterproduzent und zählt zusammen mit den USA und China zu den größten Handelsmächten der Welt. Im Wettbewerb um Zukunftstechnologien mit China und den USA braucht Europa eine strategische Industriepolitik, die jenseits nationaler Partikularinteressen Ansätze entwickelt, um Unternehmen in Schlüsselbranchen zu fördern und in Europa zu halten. Hier geht es nicht darum, einzelne nationale Champions zu pöppeln, sondern darum, zentrale technologische Kapazitäten in Europa aufzubauen und zu sichern.

In einer Welt zunehmender Komplexität sind die am besten vernetzten Staaten die mächtigsten. Deutschland, die viertgrößte Industrienation der Welt, hat als Mitglied der EU ein solches Netzwerk. Und in diesem Zusammenhang steht, dass der maritime Raum im 21. Jahrhundert eine hohe geostrategische als auch geökonomische Bedeutung hat. 70 % der Erde sind von Wasser bedeckt, 80 % der Weltbevölkerung leben an den Küsten bzw. bis zu 100 Meilen von der Wasserlinie entfernt. Die EU verfügt über eine Küstenlinie von 89.000 km und eine ausschließliche Wirtschaftszone (exclusive economic zone – EEZ) von über 25 Millionen km (inklusive Übersee-Territorien). Zudem werden 90 % des Außenhandels und

40% der EU-Binnenhandels über den Seeweg abgewickelt, während etwa 80 % der europäischen Öl- und Erdgasproduktion aus der Nordsee, dem Mittelmeer und der Adria stammen. 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.

In Fragen künftiger EU-Politikschwerpunkte, deren gemeinsame Programme notwendig oder besonders erfolgversprechend sind, wie etwa dem Schutz der Außengrenzen, Migration, Verteidigung oder bezüglich Reformen der EU-Organisation sowie ihrer Arbeitsweise, gab es auch im vergangenen Jahr keine Fortschritte. Als bevölkerungsreichstes Land der EU und größte Volkswirtschaft müsste Deutschland bei langfristigen Weichenstellungen wesentliche Beiträge liefern. Deutschlands Außenhandelsabhängigkeit liegt auf der Hand und es bedarf einer starken Marine, die den vielfältigen Herausforderungen bei der Sicherung der globalen Seewege auch gewachsen ist und die notfalls auch in der Lage ist, mit militärischen Einsatz unsere Interessen zu wahren. Das Schicksal der Weltwirtschaft und damit der globalen Stabilität wird immer mehr von geostrategischer, geopolitischer und maritimer Stabilität im Indo-Pazifik abhängig sein. Doch in der Bundesregierung ist nach wie vor kein ausreichender Wille zu strategischem Denken erkennbar. Andere Länder sind uns (auch) hierbei voraus.



Fregatte HAMBURG im Mittelmeer. Quelle: Wikimedia Commons, U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist Seaman Andrew Schneider

SECURE ECONOMY | EINE SICHERHEITSARCHITEKTUR, DIE UNSERE WIRTSCHAFT AUCH IN MARITIMER HINSICHT BESSER SCHÜTZT

Deutschland tut wie jeder andere Staat gut daran, seine Sicherheitspolitik global auszurichten. Die Welt ist in den vergangenen Jahren nicht einfacher und nicht unbedingt sicherer geworden. Umso wichtiger ist eine „Secure Economy“, also eine Sicherheitsarchitektur, die unsere Wirtschaft auch in maritimer Hinsicht besser schützt. Dieser Schutz ist in Deutschland vor allem Aufgabe der Marine (einige Aspekte sind auch Polizeiaufgabe). Vorausgesetzt, sie verfügt über ausreichend Schiffe, Personal und Material. Außerdem muss das politische Mandat zum Schutz der Seehandelswege 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 (immer noch) 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 die Rolle der Marine beim Schutz der Seehandelswege eindeutig geregelt ist.

Weil die Deutsche Marine – wie auch alle anderen Marinen – als „Schutzpatron der Wirtschaft“ freie Seewege nicht allein bewerkstelligen kann, operiert sie in der Regel im Verbund mit anderen NATO-Marinen und Partnern (hier müsste auch der EU eine größere Rolle zukommen). Deshalb brauchen wir endlich ein Nationales Wirtschafts-, Außen- und Sicherheitspolitikkonzept, indem die geostrategische Lage und unsere Interessen und Ziele klar und deutlich definiert sind und keine politische Absichtserklärung bleibt, sondern konkret umgesetzt wird. So wie es andere große Industrienationen, wie zum Beispiel die USA oder Frankreich auch machen. Und in der Folge kann und muss Deutschland sein Gewicht auch in der EU entsprechend einbringen. Wolfgang Ischinger (Botschafter a.D., Gastge-

ber der Münchener Sicherheitskonferenz) fasste es kurz zusammen: *„Wir leben in einer Zeitenwende, in der die lieb gewordenen Gewissheiten deutscher Außenpolitik nicht mehr gelten.“*

Vizeadmiral Rainer Brinkmann (Stellvertretender Inspekteur der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte) hatte es vor kurzem wie folgt zusammengefasst: *„Aus den globalen wirtschaftlichen Verflechtungen und unserer Anfälligkeit bei Störungen einer regelbasierten Ordnung erwächst die unabwiesbare Notwendigkeit, zum internationalen Krisenmanagement beizutragen. Der weltweite Einsatz unserer Streitkräfte muss planerisch ins Kalküll gezogen werden, wollen wir uns davor feien, dass Krisen von der Peripherie ins Zentrum Europas zurückschlagen.“* Und: *„Vor dem Hintergrund, dass sich gerade im asiatischen Raum neue geopolitische Gravitationszentren ausprägen, werden wir über die Organisation eines Burden sharing zwischen Europäern und Amerikanern intensiver als bisher nachdenken müssen. Wir werden als Europäer im Zuge einer Verlagerung des amerikanischen Engagements in den asiatisch-pazifischen Raum mehr Aufgaben rund um den europäischen und afrikanischen Kontinent übernehmen müssen. Ja, wir werden eventuell sogar einen Solidarbeitrag im asiatischen Raum für unsere amerikanischen Partner leisten müssen.“*

Anfang Dezember 2020, bei dem Treffen der NATO Außenminister, wurde Chinas Rolle im indopazifischen Raum und darüber hinaus diskutiert. Obwohl Generalsekretär Stoltenberg auf die Herausforderungen und Chance einer sich verändernden globalen Machtbalance hinwies, ist es doch ersichtlich, dass die NATO die Werte der Allianz eher in den asiatischen Demokratien vertreten sieht und China als strategische Bedrohung wahrgenommen wird. Damit wird neben der russischen Bedrohung ein weiterer globaler Akteur in das Blickfeld des transatlantischen Bündnisses genommen.

Der Vorwurf der USA, wir Deutschen und Europäer seien „Trittbrettfahrer“ US-amerikanischer Mi-

litärstärke, ist nicht von der Hand zu weisen. Wenn die Staaten der europäischen Staatengemeinschaft ihre Fähigkeit zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Interessen im Rahmen einer gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) ausbauen, zeigen sie, dass sie ihrer gestiegenen Verantwortung endlich gerecht werden. Die USA wird sich nicht mehr mit leeren Versprechungen abspesen lassen, insbesondere nicht vor dem Hintergrund ihres rebalancing to Asia und der geplanten Aufstockung der US-Navy von derzeit 272 Einheiten auf 350 Schiffe. Den Grund hat selbst er selbst gleich mitgeliefert: *„Unsere Marine ist die schwächste seit dem Ersten Weltkrieg“*, so Trump. Hintergrund der geplanten Aufrüstung ist die strategische Konstante der USA, Streitkräfte zu unterhalten, die allen Streitkräften des Globus in ihren Fähigkeiten überlegen sind. Das ist im Grunde nichts Neues, denn in der National Security Strategy von 2002 – auch Bush-Doktrin genannt, wurde dies bereits festgelegt und wird laufend fortgeführt. Und: Auch der neue US-Präsident Joe Biden wird keinen anderen Weg einschlagen.

Für die EU, insbesondere auch für Deutschland, spielt der maritime Raum daher im geopolitischen, geostrategischen, geoökonomischen und kulturellen Sinn und vor dem Hintergrund, dass die See die Straße des Welthandels ist, eine entscheidende Rolle. Deshalb benötigt die EU ein Europäisches Sicherheitskonzept und -strategie, ein Europäisches Maritimes Sicherheitskonzept und -strategie und ein Europäisches Außenwirtschaftskonzept und -strategie für eine gemeinsame Außenpolitik. Maritime Sicherheit ist und bleibt ein Garant für die wirtschaftliche Prosperität der EU und der großen europäischen Wirtschaftsnationen. Um eine Verbesserung der maritimen Sicherheit in Europa herbeizuführen, bedarf es an ausreichend politischem Willen, um zeitnah Fakten zu schaffen. Die entsprechenden Ideen, Konzepte und Papiere hierfür gibt es, sie müssen (endlich) umgesetzt werden und der EU-Vertrag bedarf nach fast 15 Jahren einer dringenden Anpassung.

GEOPOLITISCHE PERSPEKTIVE ZU DEN THEMEN „INTERNATIONALE GEMEINSCHAFT“ UND „GLOBALER FREIHANDEL“

Die Diskussionen über Geopolitik werden viel zu oft mit allen möglichen zweifelhaften Metaphern geführt, zu denen „die internationale Gemeinschaft“ gehört oder auch „der globale Freihandel“. Ein Begriff wie „die liberale internationale Ordnung“ ergibt nur Sinn, wenn man ihn als Synonym für die US-amerikanischen Macht- und Kapitalinteressen liest. Analysiert man die Wirkungsweise eines internationalen Systems wie des Seehandels, wird man eine andere Welt entdecken. Nämlich harte Realitäten wie die Kontrolle der Seewege, Allianzen zwischen oligopolistischen Unternehmen und nationalen Regierungen, quasi koloniale militärische Abhängigkeiten und imperiale Überwachungstechniken.

Bereits Alexander von Humboldt stellte vor 200 Jahren fest: „*Alles hängt mit allem zusammen*“. Im heutigen Zeitalter der Globalisierung wissen wir, wie recht er hatte. Allen nationalistischen Tönen zum Trotz sind viel Probleme nicht mehr auf der Ebene von Nationalstaaten zu meistern. Deshalb muss der Staatenverbund EU eine eigene Einheit gegenüber den USA, China und Indien bilden, seine eigenen Interessen formulieren und klar zum Ausdruck bringen. Denn auf sich allein gestellt sind Deutschland und alle anderen Staaten Europas nicht ansatzweise in der Lage, sich zu behaupten um als geopolitischer Mitspieler akzeptiert zu werden (gemeinsamer Wirtschaftsblock, gemeinsame Außenpolitik und eine gemeinsame Sicherheits- und Verteidigungspolitik). Sie muss die Sprache der Macht lernen.

DIE WELT IST WIE EIN SCHACHBRETT

Die Schifffahrtsgeschichte ist ein Spiegelbild der Menschheitsgeschichte. Die Seefahrt ist ein Modell für das, was Menschen und Völker über Jahrhunderte angetrieben hat, was sie miteinander verbindet



Quelle: iStock, timbaba, lizenziert für den VDU

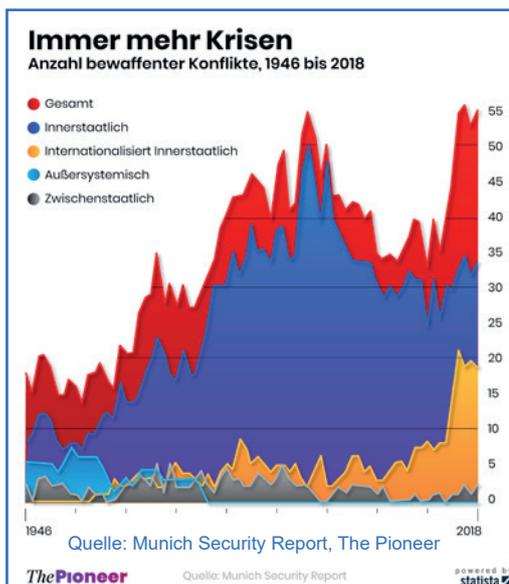
und was sie trennt. Wir leben in einer jeder Hinsicht in unruhigen und verunsichernden Zeiten mit zahlreichen Krisen und Konflikten. Die Welt-sicherheitslage war und ist angespannt. In vielen Regionen der Welt wird Krieg geführt, auch auf dem eurasischen Kontinent, siehe im Südkaukasus, in der Ukraine oder auf dem Balkan in den neunziger Jahren dies zeigen, dass der langersehnte Frieden keine Selbstverständlichkeit ist. Der Trend zur geopolitischen Volatilität setzt sich ungebrochen fort und führt zu einer Reihe manifester und schwer kalkulierbarer Risiken seien es geopolitische Konflikte, fundamentale strategische Neuausrichtungen, der Kampf um Rohstoffe einschließlich Wasser, der Syrienkonflikt, die Flüchtlingsströme wie zum Bsp. durch die Bürgerkriege in Afrika, organisierte Kriminalität, Terrorismus, Cyber-Terrorismus, der Klimawandel, der sich besonders auf die Regionen am Meer Einfluss haben wird, aber auch finanzielle Krisen.

Sie bedrohen unsere Institutionen, unsere Sicherheit und unseren Wohlstand. Dennoch sollten wir uns den Mut nicht nehmen lassen. Wenn wir Unsicherheit, Wandel und eine außerordentlich hohe Dynamik als Determinanten unserer Zeit akzeptieren, dann werden wir Mittel und Wege finden, sie zu gestalten. Das war in der Geschichte der Menschheit immer wieder so - jetzt sind wir gefragt, es auch dieses Mal zu schaffen.

Ein deutsches Marine-Schiff ist quasi Deutschland mobil. Sie bringt unser Land bis ans Ende der Welt und ist damit auch immer ein "Botschafter in Blau".

Der römische Philosoph Seneca hatte sich vor rund 2.000 Jahren umfassend mit dem Thema Unsicherheit auseinandergesetzt und sagte:

„Im Hafen ist ein Schiff sicher, aber dafür ist es nicht gebaut.“



DER AUTOR

Ludolf Baron von Löwenstern ist ein Familienunternehmer und Co-Founder sowie Chairman of the Board des European Strategic Institutes (www.europeanstrategicinstitute.com). Als Kapitän zur See d.R. ist er Sonderbeauftragter des Stellvertreters des Inspektors der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte. Er engagiert sich ehrenamtlich unter anderem im DMI Deutsches Maritimes Institut als Experte, im Wirtschaftsrat Deutschland u.a. Gründer und Vorsitzender der Kommission Internet & Digitale Wirtschaft, im Kuratorium der Alsterdorfer Stiftung und ist in mehreren Unternehmensbeiräten vertreten. Zudem hält er Vorträge zu geopolitischen, geostrategischen und geoökonomischen Themen und ist Verfasser diverser Bücher, Studien, Trendreports und Beiträge.