

COE CSW – 10 Jahre – 10 Nationen – eine Erfolgsgeschichte

In den Jahren 2007/2008 wurde das „Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters“, kurz COE CSW, bei der Einsatzflottille 1 der Deutschen Marine in Kiel aufgestellt. Ins Deutsche übersetzt, handelt es sich um ein „Kompetenzzentrum für Operationen in Randmeeren und Flachwassergebieten“. Rund eine Dekade später und anlässlich des 10-jährigen Jubiläums als internationale Dienststelle ist ein guter Zeitpunkt gekommen, Bilanz zu ziehen, einen Ausblick zu wagen, sowie allen Nicht-Insidern zu erläutern, was es mit dieser außergewöhnlichen Dienststelle überhaupt auf sich hat.

Rückblick

Anfang des Jahrtausends beschloss der Nordatlantikrat während eines Gipfeltreffens in Prag, die NATO insgesamt zu verschlanken und auch ihren Personalkörper deutlich zu reduzieren. Bereits in der Planung der neuen Kommandostruktur zeigte sich, dass Teile des bis dahin bearbeiteten Aufgabenspektrums künftig nicht mehr abgebildet werden konnten. Aus der Sorge, einen Verlust an Kompetenzen und vor allem auch Expertise zu provozieren, entstand die Idee der Einrichtung von sogenannten Centres of Excellence, oder kurz COEs, die derartige Defizite verhindern und zusätzlich den Transformationsprozess der NATO unterstützen sollten. Dabei handelte es sich nicht um Dienststellen der NATO selbst, sondern um solche, die jeweils von einem NATO-Mitgliedsstaat als sogenannte „Host-Nation“ oder „Framework-Nation“ betrieben und international besetzt werden und ihre Expertise der Allianz und ihren Mitgliedsstaaten zur Verfügung stellen sollten.

Die Idee fiel auf fruchtbaren Boden. Diverse NATO-Nationen stellten sich im Interesse des gesamten Bündnisses dieser Herausforderung und riefen entsprechende Dienststellen ins Leben. So auch Deutschland. Beginnend bereits im Jahr 2006 wurde beim Stab der noch jungen Einsatzflottille 1 in Kiel das COE CSW aufgestellt und Ende 2007 zunächst als nationale Dienststelle in Dienst gestellt. Nur ein Jahr später wurde der in englischer Sprache gehaltene Name Programm und mit der Beteiligung Griechenlands, der Türkei und der Niederlande bekam das COE CSW offiziell den Status einer internationalen Dienststelle. Lediglich ein weiteres halbes Jahr später, am 26. Mai 2009, erfuhr es im Rahmen einer feierlichen Einführungszeremonie schließlich seine Akkreditierung durch die NATO. Akkreditiert werden COEs nur dann, wenn die entsprechende Fachkompetenz nicht anderswo in der NATO hinreichend abgebildet ist – der sichtbare Beweis für das Alleinstellungsmerkmal des COE CSW. Durch die Akkreditierung wurde es praktisch einem NATO-Hauptquartier gleichgestellt, was den endgültigen Startschuss für die Aufnahme der Arbeit der „maritimen Denkfabrik“ an der Kieler Förde darstellte.

Die Zahl der beteiligten Nationen ist im Lauf der Jahre auf 10 angestiegen; Polen, Italien, Finnland, Litauen und Dänemark sind als Partnernationen hinzugestoßen. Zusätzlich beteiligen sich die USA im Rahmen des bilateralen „Personnel Exchange Programme“ mit einem Offizier. Auch befreundeten Partnermarinen außerhalb der NATO steht dieser Weg offen; die Integration Finnlands ist Beweis dafür.

Das maritime Umfeld

Die Zahl der NATO-weit arbeitenden COEs hat sich im Laufe der Jahre permanent erhöht; aktuell sind es 25. Lediglich drei davon befassen sich jedoch mit vorrangig maritimen Themen. Neben dem COE CSW in Kiel sind dies die COEs für „Naval Mine Warfare“ im belgischen Oostende sowie das für „Combined and Joint Operations from the Sea“ in Norfolk, Virginia in den USA. Alle anderen COEs beschäftigen sich im Schwerpunkt mit Themen, die von Landoperationen bis in die immer konkreter werdende Cyber-Welt reichen; einige Spezialthemen kommen hinzu. Das mag logisch erscheinen, werden doch alle aktuellen Konflikte, seien sie in Afghanistan oder in der Ost-Ukraine, im Irak oder in Syrien, oder auch in Mali, in Somalia oder im Sudan, beinahe ausschließlich an Land ausgetragen, zumindest in der allgemeinen Wahrnehmung. Sehr oft spielen aber auch maritime Aspekte eine Rolle, wenngleich sie mitunter erst hintergründig bedeutsam sind und sich nicht immer unbedingt auf den ersten Blick erschließen.

Mit ein paar Zahlen und Fakten lassen sich die maritimen Dimensionen recht gut veranschaulichen: Hinlänglich bekannt ist, dass gut 70% der Erde mit Wasser und nur der kleinere Teil von 30% mit den Landmassen, dem Lebensraum der Menschheit, bedeckt ist. Weniger bekannt ist, dass von rund 200 Staaten der Erde lediglich 40 sogenannte Binnenstaaten ohne direkte Berührung mit den Ozeanen sind und die übrigen 80% der Staaten eine Küste und damit direkten Zugang zum Meer haben. Ebenso wenig bekannt dürfte sein, dass etwa zwei Drittel der Weltbevölkerung in einem bis zu 200 Kilometer breiten Streifen entlang der Küsten leben und dass auch die Mehrzahl der großen Metropolen im gleichen Bereich liegt. Insbesondere das vergleichsweise kleine Europa ist extremer Weise von seinem maritimen Umfeld abhängig. Im Schnitt rund 90% vor allem der Rohstoffe und Energieträger werden von außen zugeführt, der Löwenanteil über den Seeweg. Schmerzlich verdeutlicht wurde diese Tatsache in der letzten Dekade durch das Piraterieproblem im Golf von Aden am Horn von Afrika, mit bis zu 25.000 Schiffspassagen jährlich einem der meist befahrenen Seewege der Welt.

Diese Dimensionen verdeutlichen plastisch die Rolle der Weltmeere. Sie trennen und verbinden die Kontinente quasi gleichzeitig. Aktuell beweist insbesondere das Mittelmeer, die sogenannte Südflanke der NATO – und letztlich auch der EU – durch massive Flüchtlings- und Migrationsbewegungen die große Bedeutung des maritimen Umfeldes. Diese und ähnliche Entwicklungen sind meist direkte Auswirkungen von an Land ausgetragenen Konflikten.

Confined and Shallow Waters

Die im Namen des COE CSW enthaltenen „Confined and Shallow Waters“ stellen einen Teilbereich des maritimen Umfeldes dar. Die Begriffe leiten sich aus einer geografischen Definition ab, wobei die Übersetzung ins Deutsche nicht ganz einfach ist. Mit „Confined Waters“ sind im Wesentlichen Küstengewässer gemeint, die häufig stark zerklüftet oder durch vorgelagerte Inseln geprägt sind. Mit „Shallow Waters“ werden Seegebiete bezeichnet, die per NATO-Definition eine Wassertiefe zwischen minimal 10 und maximal 200 Metern aufweisen und damit als Flachwassergebiete gelten. Hierzu gehören in der Regel auch alle Häfen und Hafenzufahrten sowie – mit Blick auf mögliche amphibische Operationen – auch sämtliche Übergänge zwischen

Wasser und Land wie beispielsweise Strandabschnitte. All diesen Seegebieten, die mitunter zusätzlich durch extreme Wind- und Strömungsverhältnisse beeinflusst werden, ist gemein, dass sie nautisch anspruchsvoll sind und in aller Regel die Bewegungsfreiheit der Schifffahrt im Allgemeinen und von Marinekräften im Besonderen stark einschränken. Allein der Aufbau eines umfassenden taktisch-operativen Lagebildes stellt in diesen Seegebieten, an der Schnittstelle zum Land, eine besondere Herausforderung dar. Mit Blick auf einen möglichen Waffeneinsatz eines potentiellen Gegners – aus der einen oder aus der anderen Richtung – kommen zum Teil extrem kurze Vorwarn- und Reaktionszeiten erschwerend hinzu.

Die Deutsche Marine verfügt seit Jahrzehnten über ausgeprägte Erfahrungen in der Operationsführung maritimer Kräfte in solchen Seegebieten. Die Heimatgewässer der Nord- und Ostsee passen exakt in die Definition der „Confined and Shallow Waters“. Insofern muss man es als logische Konsequenz betrachten, dass sich Deutschland der Aufgabe stellte, ein COE zu genau diesem Themenkomplex als „Host-Nation“ zu unterhalten. Aber auch andere Marinen verfügen über Erfahrungen im fraglichen Bereich. So ist es ebenso logisch, dass diese Kompetenzen im COE CSW gebündelt werden, um im internationalen Dialog analysiert, diskutiert und konsequent zu Ende gedacht zu werden. Einsatzgrundsätze und -verfahren werden weiterentwickelt, erprobt und laufend überprüft und beispielsweise angesichts immer intelligenterer Sensoren und Effektoren sowie kürzer werdender Reaktionszeiten für eine moderne und zeitgemäße Einsatz- und Operationsführung maritimer Kräfte in „Confined and Shallow Waters“ angepasst.

Arbeitsschwerpunkte am Beispiel Hafenschutz

Das Arbeitsprogramm des COE CSW wird nicht etwa per Zufallsgenerator bestimmt, sondern durch die Mitgliedsnationen im Aufsichtsrat, dem sogenannten „Steering Committee“, auf einer jährlichen Basis verabschiedet. Zur Vermeidung von Doppel-Aktivitäten wird darüber hinaus das Arbeitsprogramm aller COEs und auch der NATO-Dienststellen kontinuierlich durch das Hauptquartier „Supreme Allied Command Transformation“ (HQ SACT) in Norfolk, Virginia abgestimmt und festgeschrieben.

Der generelle Auftrag aller COEs ist im Grunde viergeteilt. Zum einen geht es um die Entwicklung von Doktrinen und Standards, zum zweiten um das Erarbeiten von konkreten Konzepten und deren Umsetzung in die Praxis, zum dritten um Analyse und Auswertung aller Maßnahmen, sowie last but not least um das weite Feld von Lehre, Ausbildung, Übungen und Zertifizierungen. Exemplarisch soll diese Abfolge für das COE CSW am Beispiel „harbour protection“, oder zu Deutsch dem Schutz von Häfen aufgezeigt werden.

Bereits seit der Antike kennt man den Begriff der sogenannten „asymmetrischen Bedrohung“. Gemeint sind damit Bedrohungen, die im Hinterhalt lauern und meist von nicht-regulären Truppen ausgehen. Spätestens seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den USA hat dieser Begriff eine neue und sehr prägnante Qualität erhalten. Anschläge mit Sprengfallen auf die Koalitionskräfte in Afghanistan sind Beispiele dafür. Ein spektakuläres Beispiel aus dem Bereich der Seestreitkräfte stellt der Angriff auf den Zerstörer „USS Cole“ am 12. Oktober 2000 im Hafen von Aden im Yemen dar. Ein kleines, mit zwei Personen besetztes und mit Sprengstoff beladenes Boot war gezielt gegen die Bordwand des Schiffes gesteuert worden und dort

explodiert; 17 tote und 39 verletzte US-Marinesoldaten sowie ein schwer beschädigtes und auf lange Zeit außer Gefecht gesetztes Kriegsschiff waren die Folge. Als quasi schwimmende Bombe und somit hochgradige Gefahr war das kleine Boot kaum bis gar nicht zu erkennen gewesen, zumindest nicht rechtzeitig, um noch reagieren zu können.

Schiffe und Boote sind mobil und können sich bewegen und so der einen oder anderen Bedrohung aus dem Wege gehen; feste Infrastruktur wie beispielsweise eine Hafenanlage kann das nicht. Die „USS Cole“ war zum Zeitpunkt des Anschlags an einer Schwimmbrücke vertäut und somit unbeweglich. Auch Anschläge auf die Hafenanlagen selbst hätten Folgen. Marineschiffe im Einsatz – egal wo auf der Welt – sind auf intakte Häfen angewiesen. Für alle logistischen Aspekte wie Nachversorgung mit Kraftstoff, Wasser, Munition, Ersatzteilen, Verpflegung, Post, etc., aber auch für notwendige Reparaturen sowie simple Dinge wie Ruhepausen für die Besatzungen, sind sie lebenswichtig. Sie sind daher unverzichtbar und besonders sensibel und müssen im Zweifel besonders geschützt werden. In einer bestehenden Vorschrift der NATO, der ATP 74 (Allied Maritime Force Protection against Asymmetric Threats in Harbour and Anchorage) sind Regularien zum Schutz von Häfen festgeschrieben.

Die Fähigkeitslücke Hafenschutz

Der Schutz von Häfen in Ländern, in denen die „Host-Nation“ möglicherweise zu schwach oder gar unwillig ist, den Schutz von NATO-Kräften zu gewährleisten, weist jedoch eine ganz eigene Qualität auf und erfordert spezielle Kapazitäten. Dieser Bereich wurde Anfang des Jahrtausends seitens der NATO als defizitär erkannt und letztlich im Jahr 2012 gar als Fähigkeitslücke definiert. Nach bis dahin eher schleppenden Anstrengungen wurde der Schutz von Häfen und weiterer kritischer Infrastruktur zu einem Thema höchster Priorität. Unter Leitung der portugiesischen Marine wurde eine spezielle Arbeitsgruppe, das „Specialist Team on Harbour Protection“, kurz STHP, ins Leben gerufen; das COE CSW als kompetenter Partner für Fragen der Operationsführung im Bereich der Küste und des Küstenvorfeldes in dieses Gremium einbezogen. Erklärtes Ziel war die Entwicklung einer speziellen taktischen NATO-Vorschrift auf der Basis einer entsprechenden Doktrin, zu der es zunächst nur einen Titel gab – die Allied Tactical Procedures (ATP) 94.

In diversen Workshops und Konferenzen wurde zunächst im internationalen Dialog das Problem analysiert, wurden Gedanken ausgetauscht, Lösungsansätze diskutiert und Ergebnisse zusammengetragen. Dreh- und Angelpunkt war ein gesichertes und umfassendes sowie in Echtzeit allen beteiligten Kräften zur Verfügung stehendes Lagebild. Ein autarkes und vor allem mobiles Einsatztool für eine Führungszelle musste her. Dieses für die speziellen Belange des Schutzes von Häfen quasi „maß zu schneiden“, darin bestand die Herausforderung. Informationen eigener und abgesetzter Sensoren mussten gesammelt, verarbeitet, dargestellt und verteilt werden, eigene Kräfte mussten in eine gesicherte Kommunikation eingebunden und zielgerichtet eingesetzt werden können. Schließlich musste das Gesamtsystem einer dreidimensionalen Bedrohung gerecht werden können.

Für die praxisbezogenen Anteile der weiteren Bearbeitung wurde ein bei der Wehrtechnischen Dienststelle 71 der Bundeswehr (WTD 71) in Eckernförde in der Erprobung befindlicher Container als geeignet befunden und als Demonstrator

ausgewählt. Bei näherer Betrachtung handelte es sich dabei um eine kompakte Zelle mit hoher Rechner- und Bildschirmkapazität, die zusätzlich auf die Einbindung diverser eigener und externer Subsysteme ausgelegt war und auf den klingenden Namen LEXXWAR (Eigenname für: Long Term Experimental Setup for Asymmetric Warfare) hörte. Durch diese Auswahl waren Glück und Zufall gleichzeitig zugegen; für das Team des COE CSW wurde die weitere Arbeit in Sachen Hafenschutz durch die relative Nähe zur WTD 71 quasi zum Heimspiel. In enger Zusammenarbeit konnte der LEXXWAR-Container in der Folge gezielt auf die Anforderungen des Hafenschutzes ausgerichtet werden.

Als geeignetes Forum für praktische Tests und Übungen konnte die Manöverreihe NORTHERN COASTS (NOCO), die alljährlich im Ostseeraum und unter Beteiligung fast aller Ostsee-Anrainer stattfindet, identifiziert werden. In den Jahren 2013, 2014 und 2015 nahmen Teile des COE CSW und der WTD 71 mit dem Demonstrator an den Manövern teil und konnten in Zusammenarbeit mit der Übungsgruppe in die jeweiligen Szenarien eingebunden werden. Als Hauptübungsgruppe fungierte von Anfang an das Seebataillon der Einsatzflottille 1, das so auch die notwendigen Anforderungen an ein solches System aus Sicht eines möglichen späteren Nutzers und der für den Hafenschutz verantwortlichen Truppe einbringen konnte. Ein Übungsszenario während NOCO 2013 sah beispielsweise eine Operation zur Evakuierung ziviler Kräfte von der schwedischen Insel Gotland vor. Der LEXXWAR-Container, an Bord des Tenders „Elbe“ in See stehend, konnte wertvolle Unterstützung für das Gesamt-Lagebild auf dem schwedischen Festland liefern. Damit war die grundsätzliche Eignung eines solchen Systems, auch für vorgeschobene Einsätze innerhalb einer Gesamt-Operation, bereits in diesem frühen Stadium nachgewiesen. In der Folge wurde es „Harbour Protection Module“ oder kurz HPM genannt.

Zusätzlich zu den NOCO-Einsätzen konnte das HPM im Sommer 2015 im Rahmen eines größeren Manövers der portugiesischen Marine in Portimao, dem größten Hafen an der Algarve-Küste, ebenfalls erprobt werden. In einem sehr komplexen Szenario wurde es zwar technisch durch die WTD 71 betreut, operativ aber erfolgreich durch die portugiesische Marine eingesetzt, womit seine Tauglichkeit für eine internationale Verwendung ebenfalls nachgewiesen war.

Solche und andere Erkenntnisse, aber auch erkannte Defizite, wurden erfasst und flossen in die weitere Entwicklung des HPM und einer dazu gehörigen technischen Vorschrift ein. Ebenso waren diese Erkenntnisse auch Grundlage für die Erarbeitung der ATP 94, die gleichzeitig im Rahmen mehrerer Workshops und Konferenzen, unter anderem auch in Kiel, durch das STHP in Gänze fortgeschrieben wurde. Nach der Ratifizierung durch die Nationen wurde die ATP 94 am 09. Oktober 2017 als offizielle NATO-Vorschrift für den Schutz von Hafenanlagen in Kraft gesetzt. An der Entstehung hat das COE CSW maßgeblichen Anteil und dafür aus der NATO auch entsprechende Wertschätzung erfahren. Die Verleihung des Militärischen Ehrenkreuzes 2. Klasse der portugiesische Marine an den Teamleiter des COE CSW spricht für sich.

Internationale Reputation

Nicht nur durch diese und ähnliche Aktionen mit internationaler Tragweite wie die eben beschriebene, sondern auch anderweitig hat sich das COE CSW auf dem weiten

internationalen Parkett einen Namen gemacht. Die Beteiligung an sowie auch die Ausrichtung von mehreren großen Konferenzen wie beispielsweise der Reihe der „Kiel Conferences“ mit regelmäßig zahlreicher und renommierter internationaler Präsenz ist die Basis dafür; das Interesse an Antworten auf Fragen der weltweiten maritimen Sicherheit ist ausgesprochen groß. Unter anderem ist das COE CSW inzwischen acht Kooperationen mit namhaften und international anerkannten Universitäten, Akademien und Gremien wie beispielsweise der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt (Oder), dem US Naval War College in Newport, Rhode Island, oder der World Maritime University im schwedischen Malmö, eingegangen. In diversen Arbeitskreisen zu Fragen der maritimen Sicherheit und des internationalen Seerechts ist es aktives Mitglied. Ganz besondere Reputation hat das Team dadurch erfahren, dass die weltbekannte Münchener Sicherheitskonferenz zum gleichen Fragenkomplex den Rat und die Beratung des COE CSW gesucht hat; durch vertragliche Vereinbarung wurde diese Kooperation als „Leuchtturmprojekt“ auf Dauer festgeschrieben; der gestiegenen und weiter steigenden Bedeutung maritimer Sicherheitsfragen wird damit eindeutig Rechnung getragen.

Rein national betrachtet ist auch die Verleihung eines Fahnenbandes des Landes Schleswig-Holstein durch seinen Ministerpräsidenten Daniel Günther ein Ausdruck besonderer Anerkennung und Wertschätzung, hat doch das kleine Team des COE CSW im großen internationalen Raum das kleine Land zwischen den Meeren etwas mehr in den Fokus externer Aufmerksamkeit gerückt.

Fazit und Ausblick

Nach 10 Jahren intensiver und erfolgreicher Arbeit ist das kleine, aus gerade einmal 45 Dienstposten bestehende Team des COE CSW im NATO-Raum fest etabliert. Neben einem kleinen Unterstützungsteam für administrative, technische und finanzielle Belange besteht es aus Fachleuten unterschiedlicher Spezialisierung. Etwa ein Viertel der Dienstposten ist international besetzt. Begonnen hat alles mit einem Quartett an Nationen – mittlerweile sind es, wie eingangs erwähnt, derer 10. Weitere Nationen haben ihr ernsthaftes Interesse bekundet, sich ebenfalls zu beteiligen, so dass die Phalanx der Nationalflaggen vor dem Dienstgebäude der Einsatzflottille 1 und des COE CSW absehbar weitere Gesellschaft bekommen wird.

Mit der unmittelbaren Nähe zur Einsatzflottille 1 seit Bestehen beider Stäbe werden nationale und internationale Expertise und Fachkompetenz für maritime Operationen in küstennahen Gewässern, eben den „Confined and Shallow Waters“, in idealer Weise und zum gegenseitigen Nutzen zusammengefasst. Speziell die Ostsee mit ihren heterogenen Einsatzparametern ist ein ideales „Testgelände“ für vielerlei Problemstellungen. Ergebnisse lassen sich fast immer ohne weiteres auch auf andere geografische Hotspots der Weltkugel übertragen. Der Benefit im internationalen Sinne ergibt sich daraus automatisch; nicht nur für die NATO und deren Mitglieder, sondern auch für befreundete Partnernationen wie beispielsweise Finnland und Schweden.

Das Portfolio der Themen ist vielfältig. Aspekte des Einsatzes und der Abwehr von Ubooten in Flachwassergebieten, von amphibischen und maritimen Spezialkräften, von Seeminen und von Drohnen in allen drei Dimensionen sind ebenso Gegenstand der täglichen Arbeit wie der Umgang mit asymmetrischen Bedrohungen und Fragen des internationalen Seerechts, um nur einige exemplarisch zu nennen. Die Liste dürfte

kaum kleiner werden – Aufträge und auch Anfragen zu Einzelfragen häufen sich, und das Themenspektrum wird mit Blick auf die neu gewichtete Aufgabe der Landes- und Bündnisverteidigung auch deutlich breiter. Mit Blick auf die Zukunft steht die Daseinsnotwendigkeit des COE CSW deshalb auch außer Frage.

So sieht das auch der Director COE CSW, Flottillenadmiral Christian Bock: „Der Bedarf, das gesamte maritime Umfeld mit all seinen Facetten in den Blick zu nehmen, steigt kontinuierlich. Dies gilt für die Weltmeere generell, aber insbesondere für die Küstenregionen, sowohl see- als auch landseitig. Man muss gar nicht erst den ehemaligen Bundespräsidenten Dr. Horst Köhler mit seinem „Maritimen 21. Jahrhundert“ zitieren. Rechtliche Fragen im Südchinesischen Meer, operative Bedrohungen durch den Einsatz weitreichender Marschflugkörper von Land auf See, das Schützen aller Seeverbindungslinien nicht nur über, sondern in Form von Kabeln und Röhren auch unter Wasser, sind nur die offensichtliche Spitze des Bergs an Themen und Herausforderungen.

„Confined and Shallow Waters“ sind für die Operationsführung maritimer Streitkräfte immer herausfordernd und sensibel zugleich – egal wie sich die maritimen militärischen Fähigkeiten weiterentwickeln werden. In den vergangenen 10 Jahren hat das COE CSW in den unterschiedlichsten Themenfeldern schon sehr erfolgreiche Pionierarbeit geleistet, zum Nutzen der Deutschen Marine, der gesamten Nordatlantischen Allianz und der befreundeten wie der beteiligten europäischen Partnernationen.

Und das Interesse am Mitarbeiten steigt; nicht nur bei sicherheitspolitischen Institutionen wie der Münchener Sicherheitskonferenz, sondern auch bei weiteren maritimen Think Tanks und Nationen wie beispielsweise Singapur. Das COE CSW wird auch mit Blick auf die nächste Dekade eine Erfolgsgeschichte bleiben“.

Autor: Fregattenkapitän Achim Winkler