Kommentar

Secure Economy – Die maritimen Interessen der Bundesrepublik Deutschland

Ludolf Baron von Löwenstern

Foto: privat

Schon vor der Coronakrise ist ein für uns alle essenzielles Thema zunehmend aus dem Blick geraten: Die Frage, was Sicherheits- und Verteidigungspolitik leisten 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, 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 rund 3.200 Schiffen die viertgrößte Handelsflotte der Welt.

Auch in Zukunft, so zumindest die Bekenntnisse der Regierenden, soll unser Land wieder zu den Motoren der globalen Ökonomie zählen. Dabei wird gerne vergessen, dass dazu auch die Fähigkeit gehört, die eigenen Interessen wirksam durchzusetzen. 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 nicht das einzige Risiko. Werden beispielsweise Bottlenecks wie die Straße von Hormus, die Straße von Malakka oder der Sueskanal – die empfindlichsten Engstellen des Seewegs zwischen Europa und Asien, oder auch der Nord-Ostsee-Kanal – 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 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 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 Bedrohung 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 die Rolle der Marine beim Schutz der Seehandelswege eindeutig geregelt ist.

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. Der Vorwurf der USA, wir Deutschen und Europäer seien Trittbrettfahrer US-amerikanischer Militärstärke, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Wenn die Staaten der europäischen Staatengemeinschaft ihre Fähigkeit zur Sicherung ihrer wirtschaftlichen Interessen im Rahmen einer gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungsarchitektur ausbauen, zeigen sie, dass sie ihrer gestiegenen Verantwortung endlich gerecht werden.

Kapitän zur See d.R. Ludolf Baron von Löwenstern ist Familienunternehmer sowie Co-Founder und Chairman des European Strategic Institute, Experte beim DMI und Sonderbeauftragter des Stellvertreters des Inspekteurs der Marine.