

Herausforderung der Globalisierung – die maritime Dimension

Sicherheitspolitische Impulse

Laut dem Duden beschreibt die Globalisierung die „weltweite Verflechtung in den Bereichen Wirtschaft, Politik, Kultur u.a.“. Diese allumfassende, vage Umschreibung bedeutet nichts weniger als die Tatsache, dass man es im 21. Jahrhundert mit einer dramatisch gestiegenen Komplexität wirtschaftlicher und sozialer Prozesse zu tun hat. Für den (Sicherheits-) Politiker bedeutet das, dass Ereignisse und politische Entscheidungen Auswirkungen über den direkten Anwendungsbereich hinaus haben.

Statt eine zwangsläufig problematisch-bedrückende *Tour d'horizon* durch die maritim bedeutsamen Hotspots dieser Welt zu unternehmen, beschreibt der vorliegende Impuls drei Thesen, die im Zusammenhang mit der Globalisierung häufig auftreten. Im Anschluss setzt der Beitrag als konkretes Schlaglicht ausgewählte Einsätze der Deutschen Marine in Bezug auf die maritime Dimension der Globalisierung. Die Absicht ist es, in Zusammenhängen zu denken und die auch intellektuell-konzeptionell vorhandene Verflechtung etwas deutlicher zu machen. Die Globalisierung ist schließlich eine Tatsache, die man gut oder schlecht finden kann, der man sich aber beim besten Willen nicht gänzlich entziehen kann (auch wenn das in gewissen Kreisen bisweilen erhofft wird).

- **Drei Thesen**

1. **„Die Globalisierung ist etwas Modernes.“**

Tatsächlich ist das Meer das Medium, welches die Globalisierung erst ermöglicht hat. Die erste Welle der Globalisierung ist mithin in die Zeit der europäischen Entdecker und Kolonialisten zu verorten, also etwa ins 16. Jahrhundert. Es war das Meer, genauer gesagt der Nordatlantik, der von da an Europa und Nordamerika verband. Die für Portugal siegreiche Seeschlacht bei Diu 1509 als weiteres einschneidendes Moment öffnete schließlich den Indischen Ozean (und damit Asien) für europäische Handels- und Kriegsflotten.

Der Niederländer Hugo Grotius verfasste 1609 sein einschlägiges Buch *Mare Liberum*. Hier stellte er fest, dass das Meer ist, ähnlich der Luft (wiewohl natürlich genau wie seine Zeitgenossen in Unkenntnis über die künftige Nutzung der Luft), nicht besitzbar sei und damit in Abgrenzung zu Territorium an Land stünde. Genau dies aber erlaubt globalen Freihandel und weist auf die Bedeutung der See als Gemeinerbe der Menschheit hin.

Der nächste Schritt in der maritimen Globalisierung stellt in dieser holzschnittartigen Überblicksfassung die Hanse dar. Sie war zwischen dem 12. und 17. Jahrhundert gewissermaßen die nordeuropäisch, regional begrenzte Vertiefung maritimer Handels- und Verkehrsprinzipien, die sich in der Folge langsam etablierten. Wichtig ist, dass die Hanse zum ersten Mal zeigte, wie bedeutsam Seemacht als Kombination aus merkantiler und militärischer Macht war. Schnell entwickelte sich diese zu einer zentralen Bedingung für die

frühe Globalisierung, für Imperialismus und Kolonialismus. Vereinfacht könnte man gar sagen, dass es die seither bestehende westliche Seeherrschaft ist, die freien Warenverkehr als Grundlage internationalen Handels, zunächst garantiert durch die Royal Navy, später durch die US-Marine, sichert.

Damit ist die erste These unterminiert. Das maritime globale System, weil im Wesen des Mediums angelegt, ist bereits mehrere Jahrhunderte alt. Frühe Formen der Globalisierung sind bereits seit 500 Jahren zu beobachten. Eine Einschränkungen muss allerdings geltend gemacht werden: Das globale System hat sich immerhin angenähert, es gibt ein weniger krasses Nord-Süd-Gefälle und weniger institutionalisierten Imperialismus. Bei aller Problematik, zeitgenössische Begriffe und Bedingungen des 21. Jahrhunderts auf die Geschichte zu übertragen, zeigt sich dennoch, dass es stets Seestreitkräfte waren, die integraler Bestandteil des globalisierten Systems sind und waren. Daraus folgt, dass maritime Sicherheit nicht nur defensiv zu verstehen ist, sondern auch einen gewissen politischen Gestaltungsspielraum bieten kann – an „Kanonenbootpolitik“ ist explizit nicht gedacht.

2. „Die maritime Dimension der Globalisierung nur auf See“

Dass die maritime Dimension der Globalisierung nicht nur die unmittelbaren Seewege betrifft, ist eine Binse. Was genau heißt das aber, wenn man nun nicht ebenso eine Binse wie ‚überall‘ absondern möchte? Grundsätzlich ließe sich hier unterscheiden zwischen politischen Elementen, wirtschaftlichen Aspekten und sozialen Dingen. Es ist das Zusammenwirken dieser Bereiche, die die Komplexität des Maritimen ausmachen.

Zu den politischen Elementen gehören etwa Terrorismus als globalisierte Bedrohung, Staatszerfall und ähnliche Phänomene. So können politische Entwicklungen fernab der Häfen und Seewege selbst Konsequenzen für die dortige maritime Sicherheit haben. Zu den ökonomischen Elementen zählt die Tatsache, dass Seerouten wichtiger Bestandteil des internationalen Handels und der Industrienationen sind. Dazu zählen auch Hinterlandanbindungen (mehrgleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecken, Autobahnen usw.). Zugespitzt formuliert: So bekommt ein funktionierender Rangierbahnhof plötzlich eine Bedeutung für die maritimen Aspekte von Globalisierung. Fernab solcher für Industrienationen typischer Überlegungen ist zu konstatieren, dass starke Wohlstandsdisparitäten zu gewaltsamen Verteilungskonflikten weltweit führen können. Piraterie ist als maritime Manifestation bekannt und sichtbar, während viele weitere transnationale kriminelle Netzwerke den maritimen Waren-, Kapital- und Personenverkehr als Wirt nutzen. Schließlich muss man auch soziale Elemente mitdenken. Migration, bedingt durch Verfolgung, Klimawandel oder eben jene Disparitäten, kann letztlich auch maritime Konsequenzen im globalen System haben – die furchtbare Lage der Mittelmeerflüchtlinge unterstreicht das.

3. „Die Globalisierung ist eindimensional.“

Der Mensch ist haptisch und visuell orientiert. Er denkt horizontal. Vor dem geistigen Auge fährt ein Schiff von A nach B. Bei „Schutz der Seewege“ denkt er an schwarzweiße Bilder

von Konvoys im Zweiten Weltkrieg oder an das Motiv einer deutschen Fregatte, die das Traumschiff eskortiert. Auch die Werbekampagne der Deutschen Marine („Heute keine...“) tut ihr übriges: Was genau die Zusammenhänge zwischen freien Seewegen, dem politischen Auftrag der Marine und dem Fehlen von Südfrüchten, Handys oder Benzin ist, bleibt im Dunkeln. Stattdessen erkennt der Fachmann eine überwältigende Anzahl von Akteuren (Staaten, Bündnisse, Marinen, NGOs, Wirtschaft, Kriminelle usw.), die unzählige Interdependenzen aufweisen und auf vielen Ebenen interagieren. Auch hier kommt es zum Zusammenwirken sozialer, ökonomischer und politischer Elemente. Über die zusätzliche Komplexität, die die Cyberdomäne und die maritime Globalisierung sowie ihr Zusammenhang aufwerfen, ist dabei noch gar nicht gesprochen worden. Als Stichworte seien hier genannt: Internetkabel und die Computerisierung der Seefahrt.

Für den Entscheider bedeutet das, dass Globalisierung vielmehr multidimensional ist. Man braucht also statt eines 180° oder 360°-Blicks eigentlich einen 720°-Blick. Das wiederum geht nur durch intellektuelle Investitionen, um die maritim-sicherheitspolitischen Dimensionen der Globalisierung zu durchdringen und letztlich politisch nutzbar zu können.

- **Ausgewählte Einsätze der Deutschen Marine**

| Name | Einsatzgebiet | Art/Grund |
|---------------------------------|-----------------|---|
| Active Endeavour (seit 2001) | Mittelmeer | Seeraumüberwachung zur Terrorismusbekämpfung, Reaktion auf 9/11 („GWOT“) |
| UNIFIL (seit 2006) | Libanon | Seeraumüberwachung, Abfangen von Waffenlieferungen an Hezbollah (nichtstaatlicher Akteur) |
| Atalanta (seit 2008) | Horn von Afrika | Anti-Piraterieeinsatz, Sicherung von Kommunikationslinien für Nahrungsmittellieferungen und Wirtschaftsgüter vor Piraten (nichtstaatliche Akteure) |
| Sophia (seit 2015) | Mittelmeer | Bekämpfung von Menschenschmuggel, Seenotrettung von Flüchtlingen (bedingt durch Klimawandel, Staatszerfall, globales Nord-Süd Gefälle) |

Die Bedrohungen und Notwendigkeiten, die diesen Einsätzen größtenteils zugrunde liegen, kann man als Folge oder Bedingung der Globalisierung verstehen. Mit anderen Worten: sie sind auf Globalisierungseffekte zurückzuführen. Wenn man diese Einsätze miteinander in Verbindung setzt, ergibt sich schemenhaft eine systemische Bedeutung maritimer Sicherheit, in der einzelne Missionen im großen Ganzen einen Puzzleteilplatz einnehmen. Damit ist maritime Sicherheit aber nicht nur eine Aufgabe für die Sicherheitspolitik und die Marine. Seestreitkräfte schützen die maritime Sicherheit und haben damit zwar eine demonstrierte systemstabilisierende Rolle, die allerdings weder von der Marine noch von der maritimen Wirtschaft verstanden ist. Die sicherheitspolitische maritime Dimension der Globalisierung bedarf insgesamt einer besseren Analyse, um die Zusammenhänge zu verstehen und proaktiv (nicht Kanonenboot!) das System zu schützen.