

## **Die maritime Dimension der Globalisierung**

Welch ein Thema! Jeder weiß, dass die Erde ein blauer Planet ist. 70 Prozent ihrer Oberfläche sind von Ozeanen bedeckt. Und bekanntlich ist das 21. Jahrhundert maritim – verkünden wir doch überall.

Wir, die Marine, das DMI, die Küstengang. Wenn das alles so klar ist, warum mühen wir uns dann so, diese Nachricht unters Volk zu bringen?

Es gibt ganz offensichtlich noch ein paar mehr Megatrends, die angeblich alles dominieren: Cyber, Klima, Migration, Industrie 4.0, um nur wenige zu nennen.

Zweifellos haben alle diese Aspekte ihre Berechtigung, nur ist die Frage, welches von ihnen welche Bedeutung hat. Die Kunst: allen diesen Perspektiven ihren angemessenen Platz zukommen lassen.

Der Begriff Perspektive weist den Weg. Bei allen wirtschaftlichen, politischen oder gesellschaftlichen Entscheidungen über den Umgang mit der Globalisierung gibt es neben Cyber-, Klima- und vielen anderen auch maritime Aspekte zu bedenken. Dieser Blickwinkel ist in unserem Lande noch nicht sehr bewusst, und da beginnt unsere Arbeit.

Lassen Sie mich das an einem Beispiel erläutern. Ein großes wirtschaftspolitisches Thema ist zzt. TTIP, wahrhaft eine Frage der Globalisierung.

Aber: Wer hat sich schon einmal mit den maritimen Aspekten dieses Abkommens beschäftigt, wer kennt den amerikanischen Jones Act? Das ist ein Gesetz von kurz nach dem WK I, das die US-Schifffahrt einschließlich der Werften vor Konkurrenz schützt.

Schiffe unter US-Flagge müssen in den USA gebaut sein, und zwar alle einschließlich derer, die der Regierung gehören.

Das führt in den USA z.Zt. zu absurden Konsequenzen. Die Küstenwache braucht dringend neue Eisbrecher, weil die Arktis an Bedeutung gewinnt.

Die US-Werften haben seit Jahrzehnten keine solchen Schiffe mehr gebaut und besitzen keinerlei Expertise. Die muss erst wieder aufgebaut werden, und man rechnet damit, dass ein US-gebauter

Eisbrecher mehrmals so viel kosten wird, wie ein in Kanada gekaufter.

Was heißt das für uns? Der deutschen Werftindustrie geht es momentan recht gut, v.a. verglichen mit der in Asien. Beim Spezialschiffbau, mit Megayachten und Kreuzfahrtschiffen hätte man erfolgreiche Produkte auf dem US-Markt anzubieten, wenn man dürfte.

Wie groß aber ist die Bereitschaft in der deutschen Politik, sich hier stark zu machen? Wen interessiert das 100 km weg von der Küste?

Vorgestern war ich für das DMI in Ulm. Am Rande eines Besatzungsbesuchs der „Baden-Württemberg“ gab es eine Veranstaltung über die maritime Abhängigkeit des Patenlandes. Eine Erkenntnis war, dass jedes dritte Unternehmen im wirtschaftlichen Musterlände in irgendeiner Weise maritime Geschäfte macht.

Wenn die süddeutschen Politiker diese maritime Perspektive also verstehen und die Interessen ihrer Wirtschaft ernst nehmen, dann wird aus einem regionalen ein nationales Interesse.

Das Konzept einer maritimen Perspektive bietet also den Ansatz, dem Maritimen seinen angemessenen Platz bei allen anstehenden Weichenstellungen zu verschaffen.

Dafür gibt es durchaus Anlass, worauf ich im Folgenden kurz eingehen möchte.

Zunächst stellen wir fest, dass die Verflechtung zwischen Land und See immer enger wird. Die See ist kein von Land aus unerreichbarer Raum mehr. Umgekehrt beeinflussen maritime Entwicklungen in zunehmendem Maße Handel und Wandel an Land.

Wenn früher ein Schiff hinter dem Horizont verschwunden war, konnte man es nicht mehr erreichen und wusste auch nicht, wo es war. Inzwischen kann man mit Schiffen in See genauso gut kommunizieren, wie mit jedem Ort an Land. Satelliten erlauben es zudem, die Position eines jeden Schiffes jederzeit festzustellen.

Das Interesse an diesen Informationen ist riesengroß, weil der Handel über See in den letzten Jahrzehnten enorm zugenommen hat.

Unter anderem über diesen Handel greift der maritime Einfluss weit ins Binnenland. Wenn irgendwo im Binnenland bei einer Spedition oder in einer Exportfirma ein Container beladen

wird, sind dabei viele Vorschriften zu beachten, die dem Schutz der Sicherheit auf See dienen. Das betrifft Fragen der Technik und der Abwehr von Terror und Kriminalität.

Rechtliche Regelungen für den Seeverkehr betreffen also Firmen im ganzen Land. Umgekehrt müssen wir uns vor Augen führen, dass die Hohe See zwar ein staats- aber kein rechtsfreier Raum ist. Nicht umsonst war das Seerecht eines der ersten Gebiete des Völkerrechts, und seine Regelungsdichte wächst beständig. Das dient auf der einen Seite dem Schutz der Seewege. Andererseits wird dadurch die Freiheit der Meere in vielfacher Hinsicht eingeschränkt.

Vor fünfzig Jahren galt weltweit eine Drei-Meilen-Grenze für Hoheitsgewässer, heute sind zwölf anerkannt, ergänzt durch eine AWZ von 200 Meilen. Erste Forderungen werden laut, die Hoheitsgewässer auf 200 Meilen auszudehnen. Dabei haben alle größeren Handelsnationen ein Interesse, die zivile Schifffahrt möglichst unbehelligt zu gewährleisten.

Lassen Sie mich an dieser Stelle noch einen Blick auf die militärischen Konsequenzen werfen. Der Versuch, die Hoheitsgewässer auszudehnen, dient unter anderem dazu, den überlegenen Kräften der USA und ihrer Verbündeten den Zugang zu fremden Küsten zu erschweren. Das Stichwort heißt Anti Access Area Denial (A2AD).

Es steht den Konzepten größerer Seemächte entgegen, die weltweit die See als Basis für Operationen und militärisches Wirken von See an Land nutzen.

Dem hat sich in den letzten Jahren auch die deutsche Marine angeschlossen. Sie hat die Möglichkeiten des Wirkens von See an Land als wichtige Aufgabe erkannt. Wir allen entsinnen uns an die humanitäre Hilfe, die der Einsatzgruppenversorger Berlin vor einigen Jahren nach dem Tsunami in Indonesien geleistet hat.

Mit den neuen Fregatten der Klasse 125 bekommt die Marine nunmehr erstmals Schiffe, die dafür ausgelegt sind, die Operationen der Gesamtstreitkräfte am Boden zu unterstützen.

In Wilhelmshaven werden damit nicht nur einige der modernsten, sondern vor allem vier konzeptionell an der Spitze stehende neue Schiffe beheimatet sein.

Sie passen in eine Zeit, in der See und Land immer enger zusammenwachsen. Und es hat durchaus symbolische Bedeutung, wenn wir mit der Benennung der Schiffe den Weg in südliche

Bundesländer gehen. Bei meinem Besuch in Ulm konnte ich feststellen, dass uns das Türen öffnet und auf große Neugier stößt.

Lassen Sie mich zusammenfassen. Die maritime Sicherheit behält große Bedeutung für den Handel über See. In der militärischen Konkurrenz wird es darum gehen, wer im Ringen zwischen Area Denial, also der Sperrung von Seegebieten, und der Sicherung des freien Zugangs, dem Access, die Oberhand gewinnt.

Für die Strategen heißt das, dass im maritimen Raum wirtschaftliche, juristische, technische Fragen und solche der militärischen und polizeilichen Sicherheit eng miteinander verbunden sind. Ebenso wie für andere Perspektiven bedarf es der einschlägigen Expertise, um das Maritime angemessen in der Strategie zu berücksichtigen. Daran arbeiten wir im DMI mit unseren Partnern – hier an der Küste, in Berlin und im gesamten Land.