

Hamburg muss Kurs halten!



- Hamburgs Zukunft –
eine Frage der Chancenverwertung Seite 5
- Für weniger Bürokratie in Hamburg Seite 12
- Kiel: Kulturelle Wurzeln als
Standortfaktor in der Globalisierung Seite 39

ZWISCHENRUF

„Secure Economy“ und die maritimen Interessen der Bundesrepublik

Hamburg – das ist ein Superlativ. Dieser Hafen ist zum zweitgrößten Umschlagplatz in Europa avanciert und hat sich zum wichtigsten europäischen Brückenkopf in den pazifischen Raum, vor allem von und nach China entwickelt. Der Großteil des deutschen Außenhandels – 95 Prozent der Transportleistung des interkontinentalen und 30 Prozent des europäischen Verkehrs der deutschen Wirtschaft – wird über Wasser transportiert. Eine Störung der Handelschifffahrt würde verheerende Folgen haben, sowohl für die deutsche als auch für die weltweite Wirtschaft und die Börsen.

So wird Sicherheit heute nicht mehr nur in den Lagezentren der Militärs oder der Politik diskutiert, sondern auch in den Vorstandsetagen internationaler Unternehmen. Sie besitzen und betreiben den größten Teil der gefährdeten Infrastruktur der westlichen Welt. Dabei ist die terroristische Bedrohung zwar die sichtbarste, aber beileibe nicht die einzige Manifestation der Sicherheitsrisiken, mit denen sich die Weltwirtschaft auseinandersetzen muss. Neben dem Schutz von Personen und materiellen Werten beinhaltet dies auch die Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes in jeder Art von Krise – ob plötzlicher Zinsanstieg, Epidemien oder terroristischen Anschlägen.

Aus der Breite moderner Zusatz-Risiken einige Beispiele:

■ Wenn der Suezkanal oder die Straße von Malakka, die empfindlichsten Engstellen des Seewegs zwischen Europa und Asien, durch einen terroristischen Akt unpassierbar würden, wäre fast jedes europäische, am Welthandel beteiligte Unternehmen betroffen – ganz salopp auch der LIDL-Markt um die Ecke.

■ Eine Vorstellung, die vielen Sicherheitsexperten den Schlaf raubt, ist die einer „schmutzigen“ Bombe, eingeschmuggelt in einem der Millionen von Containern, die laufend die Häfen der Welt passieren und nur wenig kontrolliert werden.

■ Die Abhängigkeit Deutschlands von einer sicheren Rohstoffzufuhr ist besonders markant. Deutschland ist bei Energierohstoffen zu 71% von Importen abhängig, bei metallischen Rohstoffen (Chrom, Kupfer, Titan, Eisenerz, Uran und Mangan) zu 93%, bei Edelmetallen/Edelsteinen zu 98% und bei Nichtme-

tallen zu 100%. Rohöl wird zu 97% eingeführt, Erdgas zu 85% und Steinkohle zu 67%.

Dies verdeutlicht nicht nur die gestiegene Sensibilität, sondern den schieren Bedarf nach einer „Secure Economy“, also einer Sicherheitsstruktur für die Wirtschaft, die sie durch gesteigertes Risikobewusstsein weniger verwundbar macht. „Secure Economy“ heißt aber auch höhere Kosten und die Fähigkeit, schneller auf geänderte Bedingungen zu reagieren.

Die Bundesrepublik Deutschland hat als eine der größten Wirtschaftsnationen ein hohes Maß weltweiter Verflechtungen, die es zu schützen gilt. Ohne freie Seewege, ohne Schutz dieser Seewege besteht kein freier Seehandel und damit kein erfolgreiches Wirtschaften. Doch was den Schutz des Seehandels und damit eines seiner wichtigsten wirtschaftlichen Standbeine angeht, ist Hamburg alles andere als ein Superlativ!

Eine der kaum noch entbehrlichen Maßnahmen möchte ich herausgreifen: Unser Land benötigt dringend ein „Nationales Sicherheitskonzept“. Die dazu im Weißbuch 2006 geforderten verfassungsmäßigen Anpassungen sind bisher – und immer noch nicht – erkennbar und nach dem Pressewirbel um das „Flugsicherheitsgesetz“ in der gegenwärtigen Legislaturperiode eher wieder in große Ferne gerückt. Darin wäre auch die Rolle unserer Deutschen Marine beim „Schutz der Seehandelswege“ zu definieren, denn nach gültiger Verfassungslage ist sie z. B. gegenüber der Gefahr des internationalen Terrorismus, weder im eigenen Küstenvorfeld noch im weltweiten Bereich, berechtigt einzugreifen, da es sich nach gültiger Rechtsauffassung um eine „Polizeiaufgabe“ handelt. Gleichzeitig müsste in diesem Zusammenhang ein Seesicherheitsgesetz gefordert werden, das klare Zuständigkeiten und Eingriffsmöglichkeiten zum Schutz des Handelsverkehrs im Deutschen Küstenvorfeld regelt.

Und erst dann könnte man in dieser Hinsicht berechtigt von „Secure Economy“ sprechen.

Ludolf Baron von Löwenstern

Der Autor ist Unternehmer, Co-Founder und Chairman des European Strategic Institute, seit 1996 Vorsitzender unserer Kommission „Trends in der ITK“ und Mitglied im Bundesvorstand des Wirtschaftsrates Deutschland. Der Beitrag gibt seine persönliche Meinung wieder.