

MS&D 2009 - international conference and exhibition on maritime security and defence hamburg

30. September bis 2. Oktober 2009 auf dem Gelände der Hamburg Messe

Stabile staatliche Strukturen in Somalia notwendig

Interview mit Flottillenadmiral Rainer Brinkmann, Direktor des mit der NATO eng kooperierenden Kompetenzzentrums der Deutschen Marine Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters (COE CSW).

Welches sind die Kernaussagen Ihres Vortrages auf der MS&D?

Die künftigen Einsatzszenarien unterscheiden sich von den herkömmlichen. Einsätze finden in weit entfernten Regionen unter anders gearteten Bedingungen statt. Schwierige geographische, hydrographische und klimatische Bedingungen, die Dichte und Dynamik von Seeverkehr im küstennahen Raum, die Parallelität von militärischen Operationen und alltäglicher maritimer Routine sowie das Erfordernis der Koordination und Kooperation mit anderen Akteuren sind einige wenige Schlagworte, die die Komplexität des Einsatzraumes illustrieren. Aus diesen Faktoren resultieren vielfältige Forderungen an Auslegung und Design künftiger Plattformen, Sensoren und Effektoren. Der Vortrag zielt darauf ab, die operativen Gegebenheiten in der Minenkriegführung zu reflektieren und daraus die Anforderungen an neue Technologien abzuleiten.

Wie sieht Ihre derzeitige Tätigkeit bei der Combined Task Force 150 (CTF 150) aus?

Die CTF 150 operiert in einem Seegebiet, das vom Suez-Kanal rund um die arabische Halbinsel bis hin zur Straße von Hormuz reicht. Der Auftrag der CTF 150 ist dabei dreigeteilt: die TF hat in ganz allgemeinem Sinn den Auftrag, die Nutzung der See durch den Terrorismus zu unterbinden, die Zusammenarbeit mit den Anrainerstaaten und relevanten Organisationen zu intensivieren und Unterstützungsleistungen im Fall von Notlagen bereit zu stellen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass der Auftrag Teil des Kampfes gegen den internationalen Terrorismus ist.

Der operative Fokus während der jüngsten deutschen Kommandoführung lag in der Nordarabischen See, dem Golf von Oman und dem der pakistanisch-iranischen Küste vorgelagerten Seegebiet. Diese geographische Schwerpunktsetzung war möglich, weil im Golf von Aden viele andere Seestreitkräfte zum Schutz der Schifffahrt operierten und zur Auftragerfüllung der TF 150 mittelbar beitrugen.

In welchem Maße ist die CTF 150 in den Kampf gegen Piraten eingebunden?

Ebenso wie die See- und Seeluftstreitkräfte, die zum Schutz der Schifffahrt vor Piraterie vor allem im Golf von Aden eingesetzt waren, **mittelbar** zur Auftragserfüllung der TF 150 bei dem Kampf gegen den internationalen Terrorismus beigetragen haben, sind auch Einheiten der TF 150 im Rahmen der Nothilfe Schiffen zu Hilfe geeilt, die von Piraten angegriffen wurden. Die Bekämpfung der Piraterie zählt allerdings nicht zum originären Auftrag der TF 150. Ein offensives Vorgehen und eine aktive Beteiligung an der Bekämpfung der Piraterie steht nicht im Einklang mit dem nationalen deutschen Mandat zur Teilnahme an der Operation Enduring Freedom.

Wie viele Marineschiffe operieren derzeit vor der somalischen Küste?

Die Zahl schwankt von Tag zu Tag. Eine exakte Angabe ist nicht möglich. Neben den bekannten Task Forces 150, 151 und EUNAVFOR, zu denen regelmäßig jeweils etwa 2 bis 6 Einheiten zählen, operieren in dem Seegebiet auch Kräfte der NATO und verschiedene Seestreitkräfte unter nationalem Kommando, von denen sich schwer sagen lässt, wie lange sie dort zu welchem Zweck verweilen. Nicht alle dieser Einheiten stehen auch durchgehend in See, sondern halten sich zwischenzeitlich aus logistischen und anderen Gründen in Häfen auf. Darüber hinaus verbinden das Rote Meer und der Golf von Aden den europäischen mit dem afrikanischen und asiatischen Raum. Viele Seestreitkräfte passieren lediglich das Gebiet auf dem Weg zu anderen Bestimmungsorten. Alles in allem kann man aber davon ausgehen, dass durchschnittlich eine zweistellige Zahl von Einheiten dort dauerhaft präsent ist.

Im Januar dieses Jahres gründete das US Naval Forces Central Command die Combined Task Force 151, die speziell gegen Piraten eingesetzt werden soll. Wie werden die Einsätze der verschiedenen Marineverbände koordiniert?

Die beiden relevanten Hauptquartiere sind in Manama/Bahrein und in Northwood/Grossbritannien ansässig. Aus Manama werden die beiden TF 150 und 151 geführt, während die EUNAVFOR aus Northwood befehligt wird. Diese Hauptquartiere stimmen ihr jeweiliges Vorgehen eng miteinander ab. Regelmäßig finden sogenannte Shared Awareness and Deconfliction Meetings statt, an denen auch Vertreter der anderen betroffenen Nationen teilnehmen und auf denen man sich über die Absichten, operativen Planungen und die Möglichkeiten der Kooperation austauscht.

Auf See informieren sich die Task Forces täglich wechselseitig über die Absichten, Vorgehensweisen und Dislozierungen ihrer Kräfte. Die Seebefehlshaber treffen sich zum Meinungsaustausch und zu Beratungen darüber hinaus regelmäßig.

Trotz des verstärkten Einsatzes von Marineschiffen haben die Überfälle von Piraten zugenommen. Welche Maßnahmen schlagen Sie vor, die Piratenbekämpfung effektiver zu gestalten?

Meiner persönlichen Überzeugung nach wird sich die Piraterie letztlich nur mit Aussicht auf Erfolg unterbinden lassen, wenn dafür Sorge getragen wird, in Somalia stabile staatliche Strukturen zu implementieren und entsprechende Behörden zu befähigen, konsequent gegen Piraterie vorzugehen. Dies wird nicht von heute auf morgen geschehen können. Interimsweise werden zahlreiche See- und Seeluftstreitkräfte erforderlich sein, den Schutz der Schifffahrt sicherzustellen. Aber auch die Handelsschifffahrt selbst ist aufgefordert, geeignete Maßnahmen zum Selbstschutz zu ergreifen, um sich nicht allein auf präsen- te Seestreitkräfte zu verlassen. Auf diesem Gebiet scheinen noch viele Verbesserungen möglich.

Der Angriff auf das Kreuzfahrtschiff MS Melody wurde von bewaffneten Sicherheitskräften an Bord erfolgreich vereitelt. Was spricht gegen eine Bewaffnung von Handelsschiffen, die durch den Golf von Aden fahren müssen?

Die Handelsschifffahrt hat Sorge, dass eine Bewaffnung der Handelsschiffe die Gefahr der Eskalation und eine damit verbundene deutlich höhere Gefährdung der Besatzungsmitglieder in sich birgt. Für diese Sicht kann man Verständnis haben; sie ist auch nicht ganz unberechtigt. Allerdings sollte die Handelsschifffahrt ihre Möglichkeiten, sich „proaktiv“ der Angriffe durch Piraten zu erwehren, nicht gering schätzen. Der Einsatz von Feuerlösch- oder Schallkanonenkanonen, die Sperrung von Zugängen und Wegen durch Stacheldraht oder Nagelkissen oder die Verbarrikadierung von Schotten und Aufgängen sind Beispiele von Maßnahmen, mit denen Handelsschiffe in der Vergangenheit durchaus Erfolg hatten, Angriffe zu vereiteln. Man sollte wissen, dass auch der Pirat sehr wohl Aufwand und Nutzen abzuwägen weiß und sich entsprechend verhält.

Wie hoch schätzen Sie die Gefahr ein, dass Terroristen mit somalischen Freibeutern gemeinsame Attacken starten oder deren Methoden übernehmen?

Es gibt gegenwärtig kein Indiz dafür, dass eine Verbindung zwischen Piraterie und Terrorismus besteht. Ganz einfach ausgedrückt will der Pirat Geld und der Terrorist das Blutvergießen. Der Terrorist benötigt für seine Vorhaben sicherlich auch Geld, insofern wäre theoretisch vorstellbar, dass er sich auch des Instruments der Piraterie zu Geldbeschaffungszwecken bedient. Allerdings würde der Terrorismus Gefahr dadurch laufen, im wahrsten Sinn des Wortes Gesicht zu gewinnen, Spuren zu hinterlassen und das Überraschungsmoment zu verlieren. Vor diesem Hintergrund ist es sehr unwahrscheinlich, dass überhaupt einmal eine solche Verbindung zustande kommt.

Die Motivation der zur Zeit aktiven Piraten gründet jedenfalls in der Geldbeschaffung zur Verbesserung ihrer Lebensverhältnisse, wobei davon auszugehen ist, dass sie nicht nur auf eigene, sondern auch auf Rechnung mafioser Netzwerke handeln.

Das Interview führte Dr. Uwe Cardaun im Auftrag der Hamburg Messe

Bild

Flottillenadmiral Rainer Brinkmann s. MS&D Fotodownload