

Northern Coasts 2008 **Eine multinationale Übung in Zeiten von Piraterie und** **Terrorismus und die maritime Sicherheitsfrage im 21.** **Jahrhundert**

Von Ludolf von Löwenstern, Fkpt d.R.



Ausgangslage: Steigender Bedarf an maritimer Sicherheit

Der Schutz der Seeverbindungswege, die die Lebenslinien unserer Wirtschaft sind, ist für Europa, gerade aber auch für uns Deutsche von vitalem Interesse. Mehr als 90 % des Welthandels werden über den Seeweg abgewickelt. Experten gehen davon aus, dass das Volumen bis zum Jahr 2030 um 125% zunehmen wird. Der Seetransport ist der umweltfreundlichste, preiswerteste und mit der sicherste Verkehrsträger. Im Ranking der zehn größten Universalhäfen der Welt steht Hamburg auf Platz 4 und verfügt durch Eurogate über das weltweit modernste Containerterminal. 2008 wurden knapp zehn Millionen Container umgeschlagen, die Kontrolle solch gigantischer Mengen kann allerdings niemals lückenlos sein.

Damit sind wir beim Stichwort Sicherheit: Schifffahrt und Häfen sind durch Piraterie und terroristische Angriffe bedroht. Und nie war unsere Wirtschaft dadurch verwundbarer als heute. Der weltweite Seehandel führt zum Teil über äußerst verwundbare Meerengen wie zum Beispiel die Straße von Hormuz, den Suezkanal, den Golf von Aden, Gibraltar oder Malakka oder entlang der somalischen Küste – und wir sollten auch die Elbe, den Nord-Ostsee-Kanal und die Ostsee selbst, das sogenannte Mittelmeer des Nordens, in unsere sicherheitsrelevanten Überlegungen einschließen.

Jedes Jahr passieren Containerschiffe mit einer Tragkraft von 180 Millionen Tonnen den Suezkanal und die Meerenge am Golf von Aden

in jede der beiden Fahrtrichtungen – die Bedeutung dieser Gütermenge für Europas und Asiens Wohlstand muss nicht näher erläutert werden. Der Staat Malaysia hat nach der Entführung von zwei Palmöltankern sofort reagiert und drei Kampfschiffe ihrer Marine ans Horn von Afrika entsendet, die Geleitschutz bieten.

Sichere Seewege und freie Zugänge zu den Häfen sind eine der zentralen Voraussetzungen für das Funktionieren unserer Wirtschaft. Gerade wir Deutschen haben als hochgradig von Rohstoffen aus dem Ausland abhängiges Land und Exportweltmeister höchstes Interesse an einem sicheren globalen Warenverkehr über See.

Die Bedeutung der maritimen Sicherheit muss neu bewertet werden, weil der Bedarf an maritimer Sicherheit wächst:

Über 95 Prozent aller Handelsgüter und über 60 Prozent an Öl und Gas werden über See befördert! Piraten und terroristische Gruppen können den Warenverkehr zum Erliegen bringen. Deshalb betrifft dieses Thema nicht nur Unternehmer bzw. Reeder, sondern jedermann !

Die Themen maritime Bedrohungen und maritime Sicherheit müssen, gerade weil sie für Deutschland von vitalem Interesse sind, verantwortungsvoll und lösungsorientiert angegangen werden – sicherlich eine große Herausforderung für die politische Kommunikation in unserem Land. Dieser Bericht soll und kann hoffentlich einen Beitrag dazu leisten.

Das multinationale Manöver NORTHERN COASTS

Neben vielen anderen Verpflichtungen wie der Beteiligung an internationalen Auslandseinsätzen und den ständigen Einsatzverbänden der NATO führte die Deutsche Marine im Herbst vergangenen Jahres zum zweiten Mal eine Übung mit dem Namen NORTHERN COASTS durch

Insgesamt 22 Schiffe und Boote aus 9 verschiedenen Nationen

nahmen vom 17. bis zum 30. Oktober 2008 daran teil. Teilnehmer auf deutscher Seite waren der Einsatzgruppenversorger FRANKFURT AM MAIN, die Fregatte HAMBURG (als Flaggschiff), das Unterseeboot U15 sowie Minensucher aus Kiel und Schnellboote aus Warnemünde, außerdem die Korvette MAGDEBURG, der Tender MOSEL und der Betriebsstoffversorger AMMERSEE.

Die übrigen Schiffe und Boote kamen aus Estland, Lettland, Dänemark, Finnland, Litauen, Polen und Schweden. Frankreich, die Niederlande und Norwegen beteiligten sich mit Personal.

Hauptübungsziel dieses streitkräftegemeinsamen und multinationalen Seemanövers unter der Führung des Flottenkommandos war es, Operationen in küstennahen Gewässern und Randmeeren durchzuführen. In der NATO Terminologie wird dies als „Operations in Confined and Shallow Waters“ bezeichnet.. Das Übungsgebiet umfasste den Skagerak, das Kattegat und die deutsche Ostseeküste. Die Namen der betroffenen Länder und deren Grenzen waren frei erfunden. Der Verlauf der Übung orientierte sich an einem fiktiven Krisenszenario und beinhaltete Maßnahmen und Reaktionen auf der Grundlage der Charta der Vereinten Nationen.

Ein Jahr lang hatten zahlreiche Soldaten um Kapitän zur See Lennart Steen und Fregattenkapitän Klaus Bremmer im Flottenkommando an der Planung dieser Übung gefeilt. Gemeinsam mit Offizieren der anderen teilnehmenden Marinen leiteten sie die Übung von Glücksburg aus. Steen führte den Marineverband in See, Bremmer war der Übungsleiter an Land., Er spielte die verschiedenen Szenarien während des laufenden Manövers in Koordination mit seinen Offizieren aus dem Übungsleitungsstab (DISTAFF) die sich an Bord der teilnehmenden Einheiten in See befanden, ein.

Zunächst liefen sämtliche Schiffe und Boote der teilnehmenden Nationen zu einer sogenannten Pre-Sail Conference in Aarhus ein. Dort wurden die Vertreter und Repräsentanten durch den Abteilungsleiter Operation im Flottenkommando, Flottillenadmiral Hans-Christian Luther, der als sogenannter „Exercise Director“ die

Gesamtleitung der Übung hatte, begrüßt. Ziel der Konferenz war es, neben dem gegenseitigen Kennenlernen, die Teilnehmer in den Ablauf des Manövers und die aktuelle Lage einzuweisen.

In der ersten Woche verlegten die Übungsteilnehmer mit einem Transit durch die dänischen Übungsgebiete in das Operationsgebiet Ostsee. Dort erfolgte im Rahmen eines Force Integration Training die Vorbereitung auf eine Operation nach Artikel 6 der Charta der Vereinten Nationen.

Dieser Phase folgte der Übergang in ein Krisenszenario, das durch Streitigkeiten und bewaffnete Auseinandersetzungen zweier Konfliktparteien, begleitet von Anschlägen terroristischer Gruppen, gekennzeichnet war. Die teilnehmenden Schiffe und Boote waren somit hauptsächlich asymmetrischen Bedrohungen ausgesetzt. In diesem Umfeld musste – neben dem Schutz des Seeverkehrs – auch eine maritime Trennzone und ein Embargo durchgesetzt werden.

Das (Übungs-)Szenario NORTHERN COASTS - Operation EQUINOX (lateinisch: Tagundnachtgleiche):

Damit die Teilnehmer möglichst realitätsnah üben konnten, hatte das Flottenkommando ein Szenario erstellt, das einen Konflikt zwischen zwei fiktiven Staaten Amberland und Beachland vorsah. Dabei nahm man für das Übungsdrehbuch durchaus Anleihen bei den Erkenntnissen und Erfahrungen aus aktuellen Auslandseinsätzen, wie zum Beispiel dem UNIFIL-Einsatz (United Nation Interim Force in Lebanon) vor dem Libanon oder der Operation ENDURING FREEDOM am Horn von Afrika.

So entstand folgendes Szenario, in dem sich die Übungsteilnehmer bewegen sollten:

Im vorherigen Jahrtausend wurde der Mittlere Kontinent von einer starken einflussreichen Monarchie geführt. Doch gegen Ende des 18. Jahrhunderts brach das Königreich zusammen. Die große Monarchie

zerstreute sich in verschiedene eigenständige Staaten: Amberland, Beachland, Coastland und Dikeland.



Bis Heute verursachen die damals willkürlich gezogenen Grenzlinien ernste politische Diskussionen und Auseinandersetzungen. Dabei spielen vor allem militärische und paramilitärische Konflikte zwischen Amberland und Beachland eine wichtige Rolle.

Im Anschluss an eine bewaffnete Auseinandersetzung zwischen den beiden Ländern von 2004 bis 2005 sollte eine EU-geführte Friedensmission den Konflikt beruhigen. Nach der Unterzeichnung des Friedensvertrages Mitte 2007 endete die Operation für die stationierten Friedenstruppen. Die Bevölkerungen beider Länder erholten sich schnell von den vergangenen Konflikten und die Wirtschaft stabilisierte sich.

Doch nach einem Jahr führte ein Regierungsputsch in Amberland zu einem dramatischen Wandel der heutigen Situation. Militärische Einheiten, paramilitärische Truppen und terroristische Zellen Amberlands vereinigten sich. Zentrum und Ausgangspunkt des Konflikts war vor allem die nördliche Grenzregion zwischen Amberland und Beachland. Bereits vor einigen Wochen hatte die Regierung von Beachland internationale Unterstützung angefordert, um die Landesgrenzen zu sichern.

Die EU setzt ein Mandat durch, das unter anderem ein Waffenembargo und einen uneingeschränkten Handel mit Amberland vorsieht. Die NATO bewilligt den Einsatz internationaler Koalitionstruppen. Gemeinsames Einsatzgebiet dieser Truppen sind die politischen

Grenzen sowie Lufträume von Amberland und Beachland und deren Gewässer. Dabei haben die COFAB-Seekräfte (Coalition Forces in Amberland and Beachland) die Aufgabe, die Seegebiete zu kontrollieren und zu überwachen.

Im Rahmen dieser Kontrollen und Überwachungen wurden von Seiten des DISTAFF zahlreiche Lagen (über 40) eingespielt. Unter anderem gab es Angriffe von privaten und militärischen Flugzeugen, durch Speedboote mit Privatpersonen, Piraten oder Terroristen, von Minenlegern und -jägern, Spezialkräften bis hin zu einem simulierten Terroranschlag in Neustadt.

Weitere Inhalte des Manövers

Ein weiterer wichtiger Teil der Übung NORTHERN COASTS war auch, Unterstützungsleistungen durch Einheiten der Marine bzw. Marinen bei einer Katastrophe darzustellen.

Die Deutsche Marine verfügt für ein solches Szenario unter anderem mit den beiden Einsatzgruppenversorger n (EGV), der Frankfurt am Main und der Berlin, über ausgezeichnete Fähigkeiten.

Beide Schiffe können mit einem Marine-Einsatzrettungszentrum ausgerüstet werden. Mit Hilfe von Bordhubschraubern kann schnell Hilfe an Land geleistet werden. Anschließend können Verletzte zur weiteren medizinischen Versorgung an Bord des Einsatzgruppenversorgers geflogen werden. Darüber sind die Einsatzgruppenversorger im Bedarfsfall in der Lage, eine große Anzahl von Hilfsgütern bereitzuhalten.

Geübt wurde die Katastrophenhilfe in Neustadt an der Ostsee beim Ausbildungszentrum für Schiffsicherung der Marinetechnikschule. Bei einem simulierten terroristischen Anschlag detonierten während eines dort stattfindenden Oktoberfestes zwei Bomben, was neben erheblichem Sachschaden zahlreiche Verletzte zur Folge hatte. Durch den Commander Task Group (CTG), Kapitän zur See Steen, wurden sofort einige Marineeinheiten unter der Führung des EGV Frankfurt am

Main aus dem Verband zur Hilfeleistung herausgelöst. Der Kommandant des EGV Frankfurt am Main, Fregattenkapitän Berger, entsandte mit einem der Bordhubschrauber SEA KING MK 41 ein Team unter der Leitung des 1. Offiziers zur Lagefeststellung. In der Folge wurden per Hubschrauber Hilfsgüter vom EGV eingeflogen und Verletzte vom Unglücksort an Bord verbracht. Das deutsche Schnellboot Gepard und die schwedische Korvette HSWMS Malmö legten im Hafen von Neustadt an und leisteten ebenfalls Hilfe.

Zusammenfassung und Ausblick

Auch NORTHERN COASTS '08 hat wieder gezeigt, dass Übungen maritimer Krisenoperationen in einem multinationalen und streitkräftegemeinsamen Umfeld wichtig sind. Alle Marineeinheiten der teilnehmenden Nationen konnten demonstrieren, dass sie zur Durchführung erfolgreicher gemeinsamer Krisenoperationen in küstennahen Gewässern und Randmeeren in der Lage sind. Fähigkeiten zur Abwehr von asymmetrischen Bedrohungen auf See sowie zur richtigen Reaktion auf terroristische Anschläge in Häfen und an Land wurden unter Beweis gestellt. Verfahrensweisen konnten überprüft, gefestigt und zum Teil weiterentwickelt werden. An der einen oder anderen Stelle wurde aber auch deutlich, dass noch Raum für Verbesserungen gegeben ist. So waren an diesem Manöver auch Nicht-NATO-Länder beteiligt. Stand der Ausbildung und Ausrüstung erwiesen sich somit nicht immer und überall als einheitlich. Insgesamt war diese größte streitkräftegemeinsame und multinationale Einladungsübung der Deutschen Marine für alle Teilnehmer ein Erfolg und Motivation für NORTHERN COASTS '09.

Längst setzen sich auch die Reeder mit der maritimen Sicherheitsfrage intensiv auseinander. Sie sprechen dabei auch mit der Marine. Und erfreulich ist, dass langsam auch der politische Wille vorhanden zu sein scheint, das Thema aufzugreifen.

Interesse am Schutz der Seeverbindungswege haben aber nicht nur Unternehmer, Reeder und Politiker, sondern immer öfter auch einfache Touristen. Als Urlauber auf Kreuzfahrtschiffen werden sie zu

Mitbürgern in Notlagen – oft weit von deutschen Landesgrenzen entfernt, die – im Fall des Falles – unsere Marine bislang nicht hinreichend schützen kann, weil unsere nationalen Gesetze teilweise, aber immer noch nicht zur Gänze, angepasst sind.

Neben der Bekämpfung der Piraterie spielt auch in Zeiten von Terrorismus die Sicherung unserer eigenen Häfen und Küsten eine wichtige Rolle. Leider fehlt aber weiterhin der Konsens zwischen den verschiedenen Institutionen wie Bundeswehr, Küstenwache, Bundespolizei etc. und weiterhin auch ein tragfähiges See- und Luftsicherheitsgesetz.

Was wir brauchen, ist der Mut der verantwortlichen Politiker, diese Interessen klipp und klar zu formulieren. Es fehlt außerdem ein umfassendes Konzept, wie wir diese Interessen sichern wollen. Und es fehlen die rechtlichen Grundlagen, die Kompetenz und die Ressourcen der zuständigen Stellen – wie etwa der Bundeswehr – um ihren Aufgaben auch nachkommen zu können.

Während die Berliner Ministerien und Parteien darüber diskutieren, ob die deutschen Soldaten pro-aktiv einschreiten und im Fall des Falles auch militärisch agieren dürfen und wie sie mit gefangenen Piraten umgehen sollten, haben sich im vergangenen November zumindest die EU-Verteidigungsminister auf eine gemeinsame EU-Marineoperation namens „Atalanta“ gegen die somalischen Piraten geeinigt.

Seesicherheit ist ein politisches, kein juristisches Thema.



*Zum Autor: Ludolf Baron von Löwenstern. Fregattenkapitän d.R..
Persönlich haftender Gesellschafter der CREATIV CONCEPT HOLDING Verwaltungs-
und Beteiligungsgesellschaft, Mitgründer und Chairman of the Board des privaten
European Strategic Institute.*