**Europa zur See**

13. Maritime Convention

Berlin war am 12. November geprägt von den zahlreichen Veranstaltungen zur Erinnerung an die Maueröffnung vor 30 Jahren. Polizisten hatten die Wiese vor dem Reichstagsgebäude für die erste Vereidigung von Rekruten an diesem historischen Ort seit 2013 abgesperrt. Die unweit davon gelegene gemeinsame Landesvertretung von Niedersachsen und Schleswig-Holstein schmückte ihre Zäune mit Erinnerungsfotos an den 9. November. Da fiel die Maritime Convention mit dem Titel **„Europa zur See“** etwas aus dem Rahmen. Dennoch war sie mit rund 200 Besuchern ein Magnet für die maritime Community.

Vizeadmiral **Hans-Joachim Stricker** begrüßte die zahlreich erschienenen Gäste aus Politik, Wirtschaft, Militär und Behörden und dankte allen Teilnehmern und Sponsoren, dass dieses Format inzwischen zum 13. Mal realisiert werden konnte. Die Maritime Convention ist mehr als nur Tradition und lange nicht der einzige Treffpunkt der maritimen Netzwerke in Berlin. Als „Flaggschiff“ des Deutschen Maritimen Instituts (DMI) ist sie jedoch die bedeutendste Plattform für den fachlichen Austausch. Den Kern dieser Veranstaltung bildet die Keynote und Vorträge mit den sich anschließenden Diskussionspanels. Auch in diesem Jahr ist es dem DMI gelungen, die Besucher mit wichtigen Themen zu fesseln. Dass sich die meisten Gäste als versierte Netzwerker alljährlich besonders auf die zeitlich großzügig geplante Pause und die noch großzügiger angelegte Abendveranstaltung freuen, gehört zum Charakter der Convention.

Das erste Panel trug den Titel „Europas maritime Dimension“ und wurde von der ehemaligen Botschafterin der Europäischen Union für die Gesamt-Arktis (EU Ambassador at Large for the Arctic**), Marie-Anne Coninsx**, eröffnet. Für viele der Anwesenden dürfte der Blick auf den hohen Norden bislang wohl eisig-romantisch verklärt gewesen sein. Coninsx entzauberte diese Vorstellung jedoch gleich zu Beginn. Das riesige Gebiet sei weit mehr als nur „polar   
bears on ice“: Hier treffen geopolitische, ökonomische und sicherheitspolitische Interessen   
einer ganzen Reihe von Ländern aufeinander. Zusammen mit der Dramatik des Klimawandels, der hier besonders deutlich sichtbar sei, werde die Arktis damit zur aktuell   
dynamischsten Region der Erde.

Die Geschwindigkeit, mit der die Gletscher in Grönland schmelzen, der Permafrostboden aufweiche und sich die Umweltzerstörung offenbare, sei atemberaubend. Militärische Installationen sind gefährdet, Mikroplastik sei hier ebenso belastend wie in anderen Ozeanen und die Gefahren steigenden Meeresspiegels gefährden auch uns hier in Mitteleuropa. Sie benannte aber auch die Chancen und Möglichkeiten, die das böte und erwähnte mehrere Projekte: der Aufbau von Windfarmen, die Verlegung von Seekabeln und die Einrichtung von Zugängen zu den Rohstoffen dieser Region. Diese seien besonders für Russland wichtig. Die hier vorhandenen Bodenschätze seien von herausragender Bedeutung und in der Erschließung läge die Chance für Europa, von Importen unabhängiger zu werden. Dass sie insbesondere die Abhängigkeit von China gemeint hatte, war offensichtlich. Auch die Möglichkeit, eines fernen Tages die Nord-Ost Passage nutzbar zu machen, würde den globalen Schiffsverkehr signifikant verändern. Weiterhin sprach Coninsx über die Installation militärischer Einrichtungen an der Nordküste Russlands, ging aber nicht weiter auf deren militärische Dimension ein. Vielmehr betonte sie, wie gut die Zusammenarbeit zwischen der EU und Russland in arktischen Fragen sei. Mit dieser kleinen Überraschung zeigte sie auf, dass das eisige Verhältnis zu Russland eben nicht für die politische Kooperation im hohen Norden gilt. Dann wendete sie sich dem Verhältnis mit China zu. Das Reich der Mitte hat eine Arktis-Politik festgelegt und erhebt trotz der großen Distanz zum Polarkreis bedenkenlos Ansprüche. Trotzdem erteilte Marie-Anne Coninsx einer Ausgrenzung Chinas eine klare Absage, denn die Probleme der globalen Erwärmung seien nun mal nicht ohne das Land zu bewältigen.

Die Rolle der USA war ihr mehr als nur eine launige Anmerkung zur Absicht des US-Präsidenten, Grönland zu kaufen, wert: Sie zog das Fazit, dass die USA sich der Bedeutung der Arktis langsam bewusst werden, es sei ein „waking up“. Nach Coninsx Auffassung ist die Arktis eine der sichersten Regionen der Welt. Bezüglich der maritimen Sicherheit gebe es einen EU-Aktionsplan: Erstens braucht die Polarzone gesetzliche Grundlagen und darf kein rechtsfreier Raum sein. Zweitens sei es bedeutsam, maritime – nicht militärische – Fähigkeiten einzubringen, beispielsweise Eisbrecher. Drittens bedarf es einer technologischen Infrastruktur von Satelliten bis zu Sicherheits- und Rettungssystemen; insgesamt seien Investitionen von mehr als 16 Milliarden Euro erforderlich. Abschließend lobte sie die Nationen mit dem größten Engagement in der Region: Finnland und Deutschland. Dabei ließ sie die im August von der Bundesregierung beschlossenen „Leitlinien deutscher Arktispolitik“ nicht unerwähnt. Die Arktis sei eben „a key for the world“.

In seiner Anmoderation verwies **Heinz Schulte**, Herausgeber der „griephan“-Briefe, auf Europas Handelsströme und die geografische Mittellage des Kontinents.

Dann übergab er das Wort an Ministerialrätin **Anne Jacobs-Schleithoff**, Geschäftsstellenleiterin des Koordinators der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, Norbert Brackmann. Sie erklärte dem Publikum die Bedeutung der maritimen Wirtschaft aus Sicht der Regierung. Und so waren ihre Erkenntnisse zur maritimen Abhängigkeit und zur deutschen maritimen Wirtschaft auch nicht eben neu. Den Anwesenden aber vermittelte sie die beruhigende Erkenntnis, dass der maritime Gedanke womöglich doch in der Mitte der deutschen Regierungspolitik angekommen ist. Mit ihrem Hinweis auf die Wertschöpfungsketten, die im Spezialschiffbau oder in der Kreuzfahrtindustrie bis in den Süden der Republik reichen, betonte sie die gesamtdeutsche Bedeutung der Branche. Sie ließ in diesem Zusammenhang auch die Chance nicht aus, auf die aus Sicht des Wirtschaftsministeriums erfolgreiche nationale Maritime Konferenz in Friedrichshafen hinzuweisen, die ein „Schaufenster der Leistungsfähigkeit“ der deutschen Industrie gewesen sei (s. MarineForum 7/8-2019).

Kein Vortrag ohne die Erwähnung der Rolle Chinas: Auch Jacobs-Schleithoff äußerte sich deutlich zur chinesischen Expansion, der bedrohlichen, staatlich subventionierten Politik, dem Druck des „Made in China“ und der bitteren Erkenntnis, dass außer im Spezialschiffbau die Werftindustrie den „Rest verloren habe“. Der selbst gestellten Frage, welche Antworten die Bundesregierung darauf hat, folgte die hoffnungsvolle Absichtserklärung, diese Herausforderung europäisch zu lösen. Eine europäische maritime Strategie? Das Ziel sei die Schaffung eines europäischen Seeverkehrsraumes und damit die Vollendung des Binnenmarktes. Diese Antwort der Regierung dürfte die anwesenden Wirtschaftsvertreter nicht zufriedengestellt haben, wie sich in der Diskussionsrunde zeigen sollte. Mit aktuellen Themen wie Landstrom, Nutzung von LNG, Vergleichen des CO2-Ausstoßes und IMO-Regelungen vervollständigte sie ihren Vortrag. (mehr)

Heinz Schulte lud daraufhin zur Paneldiskussion, welche mit den Diskussionsthemen „Hafenkonzept“ und „Infrastruktursicherheit“ fast schon ein eigenes Konferenzthema eröffnete, sich dann aber doch zur Freude des Publikums der Herausforderung Arktis zuwandte. Die Frage von Professor **Jan Asmussen** von der Universität Kiel, ob sich die EU mit ihren Vorstellungen im „High North“ überhaupt gegen die „Arktischen Fünf“ durchsetzen könne, beantwortet Coninxs mit einem eindeutigen Ja. Komplizierter zu beantworten war der Beitrag von Brigadegeneral a.D. **Rainer Meyer zum Felde**, Senior Fellow am Institut für Sicherheitspolitik der Uni Kiel. Er hinterfragte kritisch, wie denn „Kooperation statt Konfrontation in der Arktis“ mit der weltpolitischen Realität zusammenpasst und stellte gleichzeitig die technologische Führerschaft Europas in Frage. Es überraschte nicht, dass niemand im Panel hierauf eine Antwort parat hatte. Beschwört wurden lediglich europäische Lösungen im Rahmen der Digitalisierung und die Schaffung von wirtschaftlich guten Rahmenbedingungen. **Ingo Egloff**, Vorstandsmitglied des Hamburger Hafens, unterstrich in seinem bemerkenswerten Beitrag die Bedeutung der wirtschaftlichen Reziprozität und forderte mehr Mut und Selbstbewusstsein seitens der Politik, sich den Chinesen entgegenzustellen. „Was die Chinesen hier machen, müssen wir auch in China machen dürfen“, war sein Credo. Insgesamt ein starkes Panel mit belebenden europäischen Aspekten und bekannten nationalen Inhalten.

Nach der Pause übernahm Konteradmiral a.D. **Ulrich Otto** die Moderation der weitgehend in englischer Sprache laufenden Konferenz und führte in das Thema „Europas Sicherheit zur See“ ein.

Dabei reflektierte er die Entwicklung seit dem Kalten Krieg, die Jahre der friedlichen Entspannung mit „10 years strategic warning time“ und den Ereignissen seit Beginn der Krise in der Ukraine.

Er begrüßte Vizeadmiral **Hervé Bléjean**, Deputy Commander Allied Maritime Command (MARCOM) und designierter Director General of the European Union Military Staff (EUMS) als nächsten Speaker. Admiral Bléjean zeigte sich nach kurzer Vorstellung seiner Vita und dem Bekenntnis zu einem starken Europa stolz, im nächsten Jahr der erste „Seaman“ auf dem Posten des EUMS zu werden. Sein Wille, dort Aspekte maritimer Sicherheit einbringen zu wollen, deutet er mit der spöttischen Auslegung des Akronyms NATO als „Non applicable to Atlantic“ an. Dies war ganz sicher im Sinne von DMI-Präsident Hans-Joachim Stricker, der auf der letztjährigen Maritime Convention vom nachlassenden „Geschmack des Maritimen“ in der NATO gesprochen hatte. Einem französischen Admiral nimmt man auch ganz und gar nicht übel, wenn er humorvoll kritisiert, dass ein Flüchtling leichter Europa durchqueren könne als ein Militärtransport. Dabei gab es einen durchaus ernsten Hintergrund: Für ihn sind die Wiederbelebung des 360-Grad-Sicherheitsbegriffes, die Hervorhebung der maritimen Dimension und die Stärkung des MARCOM ernsthafte Anliegen.

Gleichzeitig stellte er fest: „We are good in doing and bad in selling“. Damit meint er die aus seiner Sicht zu wenig beachteten Einsatzverbände der NATO mit den permanent in See stehenden 20 bis 30 Einheiten. Die Deutsche Marine lobte er in diesem Zusammenhang für das durchgehende starke Engagement. Er ging auch auf die Kooperation von NATO und EU ein, indem er der früheren Separation beider Organisationen eine klare Absage erteilte. Das Verbot, miteinander zu reden, sei absurd gewesen und wäre ohnehin von den Militärs nicht eingehalten worden – inzwischen sei man vernünftig und kooperiere. Anders sei die Bekämpfung von Schmuggel und Terrorismus auch nicht machbar. Mit Blick auf die Ostsee, die er als „laboratory of interactions“ betrachtet, betonte er die Bedeutung starker Partnerschaften, auch mit Nicht-NATO Ländern. Bei Schweden oder Finnland dürfe man zur NATO keinen Unterschied machen, Ziel aller Nationen sei die freie Nutzung der Seewege. Zusammen sei man die Rückversicherung für die Baltischen Staaten – ein klares Bekenntnis.

Nächster Vortragender war Konteradmiral **Kay-Achim Schönbach**, stellvertretender Abteilungsleiter Strategie und Einsatz im Bundesministerium der Verteidigung. Er hielt sich nicht mit länglichen Vorreden auf, sondern ging gleich auf konkrete Bedrohungen ein. Am Anfang standen eine besorgniserregende Betrachtung russischer Waffenreichweiten und Erläuterungen zu den russisch-chinesischen Beziehungen. Das Misstrauen zwischen den beiden großen Nationen sei gut für Deutschland gewesen, nun aber kooperieren die beiden Mächte – mit den Russen als dem kleineren Partner. Noch sei China von Russland abhängig, das werde sich jedoch in absehbarer Zeit ändern. Deutschland habe dies endlich zu erkennen und zu akzeptieren. Deutsche und chinesische Handelsrouten verlaufen weitgehend parallel und China habe bereits eine umfangreiche Militärinfrastruktur entlang dieser Wege errichtet. Es sei naiv zu glauben, China beabsichtige damit nur eine gute Wirtschaftskooperation mit Deutschland und Europa. Erforderlich sei eine Stärkung von Strukturen und Bewaffnung, damit die alten Kapazitäten zurückerlangt werden. China nehme bei der Betrachtung maritimer Sicherheit eine zentrale Position ein. Abschließend forderte er, die Verdienste der Amerikaner nicht zu vergessen, die jahrzehntelang die europäische Sicherheit gewährleistet haben.

Sein Vorschlag, den Teilnehmerkreis der Maritime Convention um diejenigen zu erweitern, denen maritime und sicherheitspolitische Begrifflichkeiten nicht geläufig sind, wird hoffentlich im DMI erörtert werden. Klare Worte also von einem Admiral, der keinen Hehl daraus machte, als Militär eine sicherheitspolitische Position zu haben.

**Julian Pawlak**, wissenschaftlicher Mitarbeiter des ISPK, hatte nun die schwere Aufgabe, mit eher akademischem Duktus das Thema des Panels abzurunden. Es gelang ihm den wesentlichen strategischen Fehler der letzten Jahre herauszukristallisieren: Für Verteidigung und insbesondere Seestreitkräfte wurde zu wenig Geld ausgegeben. Weiterhin konzentrierte er sich auf die Kooperationserfordernisse in der baltischen Region. Er hielt ein Plädoyer für die Wiederbelebung von „Security Plans“ und Seetransportkapazitäten. Auch verwies Pawlak auf die Gefahren an den sogenannten „Chokepoints“ im internationalen Seeverkehr durch staatliche und insbesondere nichtstaatliche Akteure. Für die Freiheit des Seeverkehrs, der „global commons“ und die Sicherheit der Seewege sei Unilateralismus keine Antwort. (mehr)

Die abschließende Diskussionsrunde wurde noch einmal lebendig, als Admiral Bléjean versprach, dem Militär in Brüssel ein besseres Gehör zu verschaffen. Man müsse der Bevölkerung klarer vermitteln, was in unserem „frontyard“ passiert, was Russland und China also in der Ostsee machen. Der zukünftige Viersterne-Admiral versprach bescheiden, alles Notwendige zu tun. Dafür zählt er auch auf Unterstützung aus den Partnernationen.

Mit Spannung wurde erwartet, auf welche Weise in diesem Jahr der „**Jahresbericht zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland**“ übergeben werden würde. Dazu hatten sich **Heinz Schulte** und Konteradmiral **Karsten Schneider**, Chef des Stabes im Marinekommando, ein Bühnenstück in Form eines Interviews ausgedacht, bevor Admiral Schneider den Bericht – wie in jedem Jahr – dem Deutschen Maritimen Institut offiziell überreichte. Nur Minuten später stand der Bericht auch zum Download im Internet zur Verfügung. (mehr)

Die Grußworte von Staatssekretär **Ingbert Liebing** waren gleichzeitig Abschlussworte: Der Hausherr beschloss den Reigen der Vorträge und rief zum Büfett. Da die Veranstaltungen in Berlin und die Verteidigung der Rekruten die Anwesenheit von einigen hochrangigen Militärs und Parlamentariern bei der Convention verhindert hatten, war es umso schöner zu beobachten, wie sich abends dennoch die Prominenz einstellte und damit die Verbundenheit zum DMI und zur Convention unterstrich.

**Bis zum 3. November 2020!**

Text: Holger Schlüter/Marcus Bredick

Fotos: Hartmut Renzel