



Die Alleskönner

Sidney E. Dean

Im Gegensatz zu Deutschland verfügt Amerika mit der **US Coast Guard** über eine zentral gesteuerte Küstenwache. Deren Aufgaben sind umfangreich, das Einsatzgebiet weltweit.

Die amerikanische Küstenwache (US Coast Guard, USCG) führt ihre Wurzeln auf den 1790 gegründeten maritimen Zolldienst „Revenue Marine“ (ab 1863: Revenue Cutter Service) zurück. Dieser dem Finanzministerium unterstellte Dienst hatte zwei Primäraufgaben: Unterbindung des Schmuggels sowie Bekämpfung des Seeraubs in den grenznahen Gewässern. Zu diesem Zweck wurden zwischen 1790 und 1794 vorerst zwanzig schnelle, leichtbewaffnete Zollschiffe bewilligt. In Anlehnung an die Praxis des britischen Zolldienstes wurden diese Einheiten, unabhängig des genauen Typs, als Cutter bezeichnet. Von Anfang an wurden die Zollschiffe auch in die maritime Landesverteidigung eingebunden. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts wurden nach und nach neue Aufgaben hinzugefügt, von der Bekämpfung des Menschen Schmuggels bis zur Seenotrettung, vom maritimen Umweltschutz bis zur Überwachung der Hafensicherheit. Die offizielle Bezeichnung US Coast Guard wurde 1915 eingeführt.

Krieg und Frieden

Die heutige USCG ist einzigartig unter den bewaffneten Diensten der USA. Obwohl die Coast Guard als eigenständige Teilstreitkraft eingestuft wird, bleibt sie in Friedenszeiten einem zivilen Regierungsministerium unterstellt. Zwischen 1967 und 2003 war dies das US Transportministerium; seit Februar 2003 untersteht der Dienst dem Ministerium für Heimatschutz, dem Homeland Security Department. Die friedenszeitlichen Aufgaben der USCG fallen in zwei Kategorien, je nachdem, ob sie als heimatschutzrelevant gelten oder nicht.

Nicht heimatschutzrelevant:
▶ Schutz der natürlichen Ressourcen innerhalb der

- 200-Meilen-Zone der USA: dies schließt Fischereischutz, Unterbindung des illegalen Rohstoffabbaus sowie Einhaltung der Umweltschutzaufgaben ein
- ▶ Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsrichtlinien im Schiffs- und Bootsverkehr; hierzu gehören die Erteilung der Berufserlaubnis an Handelsmatrosen; die Sicherheitsinspektion von Handelsschiffen, Fischtrawlern und Privatbooten in US-Gewässern; Ausbildungsveranstaltungen für Freizeitsegler sowie die Untersuchung von Schiffs- und Bootshavarien innerhalb von US-Gewässern und Häfen
 - ▶ Überwachung und Wartung der Navigationshilfen an der US-Küste und auf den großen Binnenseen sowie der 28 000 Navigationslichter- und Bojen auf den von der Binnenschifffahrt genutzten Flüssen und Kanälen
 - ▶ Such- und Rettungsdienst (SAR) und Seenotrettung (einschließlich der Luftevakuierung von Kranken und Verletzten)
 - ▶ Eisbrecherbetrieb (angesichts der zunehmenden strategischen Bedeutung der Arktis dürfte diese Aufgabe demnächst in die Rubrik Heimatschutz wechseln)

Der rot-weiß-blaue „Rennstreifen“ wurde 1967 eingeführt



Heimatschutzrelevant:

- ▶ allgemeine maritime Polizeiaufgaben einschließlich gezielte Bekämpfung des Drogen- und Waffenschmuggels, des Menschenmuggels und der illegalen Einreise von Migranten (seit 1980 wurden mehr als 100 000 Bootsflüchtlinge und Migranten außerhalb der US-Territorialgewässer aufgebracht)
- ▶ Sicherung von Häfen, Binnengewässern und der Küste vor feindlichen Bedrohungen einschließlich Terrorismus, Sabotage und Spionage, aber auch Seuchenschutz durch Verhängung von Schiffsquarantäne
- ▶ Embargoüberwachung
- ▶ Wahrung der Einsatzbereitschaft für militärische Aufgaben

Die sichtbarste friedenszeitliche Alltagsaufgabe – nach dem SAR-Dienst – ist der maritime Polizeidienst. Seit 1878 ist die USCG die einzige US-Bundesbehörde mit Polizeigewalt auf hoher See, einschließlich internationaler Gewässer. USCG-Einheiten sind befugt, auch fremdbeflaggte Schiffe und Boote anzuhalten und zu durchsuchen, falls ausreichende Verdachtsmomente vorliegen. Außerhalb US-amerikanischer Gewässer erfolgen solche Durchsuchungen in der Regel in Absprache mit der Flaggennation. Neben Drogen gilt diese Durchsuchung primär auch Waffen, Komponenten für Massenvernichtungswaffen sowie Embargokonterbande, doch schreitet die USCG in internationalen Gewässern auch bei Verstößen gegen internationale Umweltschutz- und Fischereiabkommen ein.

Die Bekämpfung des maritimen Drogenschmuggels zählt seit einem halben Jahrhundert zu den Hauptaufgaben der Küstenwache. Zu diesem Zweck werden Cutter häufig in die Karibik sowie in die ostpazifischen Gewässer zwischen Kalifornien und Südamerika entsandt. Auch die US Navy entsendet Schiffe im Rahmen der Drogenbekämpfung, doch ist lediglich USCG-Personal befugt, Festnahmen durchzuführen. Seit 1982 führen Navy-Schiffe, die gegen Drogenkuriere oder Menschenmuggler eingesetzt werden, Polizeidetachements (Law Enforcement Detachments, LEDETs) aus USCG-Personal an Bord. LEDETs arbeiten auch mit befreundeten Diensten zusammen. Dies schließt auch den gelegentlichen Einsatz auf europäischen Kriegsschif-

fen ein, die in der Karibik patrouillieren. Im Jahr 1993 wurden sie in der Adria auf Schiffen von elf NATO-Staaten integriert, um das Embargo gegen Serbien durchzusetzen.

Im Jahr 2002 kamen die auf Terrorismus spezialisierten Maritime Safety and Security Teams (MSSTs) hinzu. Diese mobilen Einheiten haben vor allem die Aufgabe, kurzfristig auf Überwasser- wie Unterwasserbedrohungen im Hafenumfeld und auch auf Binnengewässern zu reagieren. Sie sichern ferner zivile und militärische Schiffe sowie Küsteninfrastruktur, die als terrorgefährdete Ziele eingestuft werden.

Bereits in Friedenszeiten können Personal und einzelne Schiffe der USCG zur Unterstützung der Streitkräfte abgestellt werden. So dienen heute sechs Cutter ständig im Persischen Golf, um Navy-Kräfte im Rahmen der maritimen Sicherheit und der Bekämpfung des Waffenschmuggels zu unterstützen. Auch in ostasiatischen Gewässern dienen einzelne USCG-Einheiten, unter anderem zum Schutz der dortigen US-Territorien. In Asien, Lateinamerika und Afrika üben USCG-Einheiten auch mit Marine- und Küstenschutzkräften der dortigen Partnerstaaten, sowohl zur Förderung der Interoperabilität wie auch zur Steigerung der autonomen Fähigkeiten der Partnerkräfte.

In Kriegszeiten kann die gesamte Küstenwache dem US-Marineministerium unterstellt werden. Dies erfolgte bislang lediglich im Verlauf der beiden Weltkriege. U-Boot-Patrouillen in den US-Grenzwässern und der Karibik, Konvoigeleit sowie Hafenschutz bildeten die Primäraufgaben. Im Verlauf kleinerer und mittlerer Kriege bieten USCG-Einheiten spezielle Fähigkeiten, die der Navy fehlen; ihre Präsenz befreit ferner Kriegsschiffe von der Notwendigkeit, Aufgaben wie Embargoüberwachung oder Objektschutz durchzuführen.

Aufbau

Die USCG ist in neun Distrikte aufgeteilt. Es bestehen derzeit mehr als 150 aktive Standorte, darunter 24 Flugplätze. Die Personalstärke beträgt rund 41 000 Aktive, hinzu kommen 7000 Reservisten und 8600 zivile Mitarbeiter. Die Freiwilligenorganisation US Coast Guard Auxiliary umfasst zusätzlich 31 000 Helfer, die durch die USCG ausgebildet werden und in verschiedene



Fotos: USCG



Katastrophenhilfe gehört zum Aufgabenspektrum der USCG

nichtmilitärische und nichtpolizeiliche Dienstbereiche integriert werden. Sie übernehmen einen Teil der Aufgaben aus den Gebieten Navigationssicherheit, Ausbildung privater Bootsbesitzer oder SAR und setzen hierbei häufig auch ihre eigenen Boote oder Flugzeuge ein.

Die Schiffe und Boote der USCG werden, ihren Aufgaben und Eigenschaften entsprechend, farblich gekennzeichnet. Die „Weiße Flotte“ umfasst die hochseefähigen Schiffe einschließlich der Küstenpatrouillenboote. Eisbrecher haben einen roten Rumpf. Hochseefähige Bojentender und Tender für Binnengewässer stellen die „Schwarze Flotte“ dar.

Der Begriff Cutter beschreibt sämtliche Einheiten über 20 Meter Länge mit einer ständigen Besatzung. Die USCG verfügt gegenwärtig über 243 Cutter einschließlich der Eisbrecher und hochseefähigen Tender. Auch die nominell spezialisierten Cutter sind als Mehrzweckschiffe konzipiert und können das volle Aufgabenspektrum der Coast Guard bewältigen. Hinzu kommen 1650 Boote in der Größenordnung zwischen 7 und 17 Metern sowie 201 Flugzeuge und Hubschrauber.

Die Cutter der Coast Guard gelten offiziell als Kriegsschiffe, werden aber nicht bei der Aufzählung der amerikanischen Kriegsflotte berücksichtigt. Vom Umfang der Flotte und des Personalbestandes her stellt die US Coast Guard die zwölftgrößte militärische Flotte der Welt dar. Allerdings sind selbst die größten Cutter im Vergleich zu Kriegsschiffen gleicher Tonnage wesentlich leichter bewaffnet.

Flottenmodernisierung

Die USCG durchläuft derzeit eine umfassende Modernisierung. Dies schließt auch die Einführung von drei neuen Cutter-Klassen ein. Die neuen Klassen wurden in Bezug auf Reichweite, Ausdauer, Geschwindigkeit und Lagestabilität deutlich verbessert. Moderne Bordsensoren steigern die Lagekenntnis und die Reaktionsfähigkeit. Die Modernisierung soll dem anspruchsvolleren Einsatzumfeld gerecht werden, zumal sowohl gegnerische Streitkräfte wie auch Terrorgruppen und Verbrechersyndikate zunehmend selbst Hochleistungssysteme erwerben.

An der Spitze der Neuerwerbungen steht die 127 Meter lange LEGEND-Klasse, auch als National Security Cutter (NSC) bekannt. Die Bezeichnung NSC verweist auf das vorgegebene Einsatzprofil, auch Tausende Meilen von der US-Küste entfernt zu operieren, um Bedrohungen abzuwenden. Sie haben eine Maximalgeschwindigkeit von 28 Knoten, eine Reichweite von 12 000 Seemeilen und eine Einsatzdauer von bis zu 90 Tagen. Folglich werden sie als Cutter mit hoher Einsatzdauer (Long-Endurance Cutters) eingestuft. Das Typschiff, USCGC BERTHOLF, wurde 2008 in Dienst gestellt. Die neunte von zwölf bewilligten Einheiten soll 2021 der Flotte zugeführt werden. Diese Schiffe sind im weltweiten Einsatz. So wurde die BERTHOLF 2019 im Rahmen des maritimen Embargos gegen Nordkorea eingesetzt. Während dieser Entsendung unterstand das Schiff der Führung durch die 7. US-Flotte, und koordinierte seine Aktivitäten mit Küstenwacht- und Marineeinheiten mehrerer Partnerstaaten der Region. Das Schwesterschiff USCGC STRATTON verbrachte im gleichen Jahr mehr als 100 Tage im Ostpazifik zwischen der Beringstraße und Kolumbien.

Die gegenwärtig eingesetzten Cutter mittlerer Ausdauer werden durch neue Offshore Patrol Cutter (OPC) mit 25 Knoten Höchstfahrt, 10 000 Seemeilen Reichweite und einer sechzig-tägigen Verweildauer auf See ersetzt. Wie die NSC sind die OPC mit einem 57-Millimeter-Deckgeschütz bewaffnet. Es sollen insgesamt 25 OPC erworben werden. Die 111 Meter langen Schiffe werden als HERITAGE-Klasse bezeichnet. Der Auftrag für das erste Schiff (mit einer Option auf acht weitere Einheiten) wurde 2016 an Eastern Shipbuilding vergeben. Die Kiellegung des Typschiffs erfolgte Anfang dieses Jahres, die Auslieferung wird 2022 erwartet.

Aktuelle Küsten-Patrouillenboote werden durch Fast Response Cutter (FRC) abgelöst. Die 47 Meter langen FRC werden als SENTINEL-Klasse bezeichnet und befinden sich seit 2012 im Einsatz. Mittlerweile wurde die 42. von 58 geplanten Einheiten ausgeliefert. Die SENTINEL-Klasse ist nicht nur um 40 Prozent größer als die abzulösende ISLAND-Klasse, sondern auch schwerer bewaffnet. Das 25-Millimeter-Geschütz kann vom Schiffsinnen heraus fernbedient werden. Primär sollen die 28 Knoten schnellen FRC bis zu fünf-tägige Patrouillen in der amerikanischen 200-Meilen-Zone durchführen. Mit einer Reichweite von 2500 Seemeilen kann dieser Typ auch auf hoher See beziehungsweise in Übersee eingesetzt werden. So verlegte 2019 eine Einheit von Hawaii nach Samoa, um Fischereischutz in den Gewässern des amerikanischen Überseeterritoriums zu gewährleisten. Weitere Einheiten sollen auf Guam ständig stationiert werden. Auch die Verlegung mehrerer Einheiten in den Persischen Golf wird erwartet.

Die größeren Cutter-Klassen führen bewaffnete Bordhubschrauber und unbewaffnete Aufklärungs-UAVs. Alle drei Klassen verfügen über Schnellboote, die auch über den Sichthorizont des Schiffes hinaus operieren können (Over-The-Horizon, OTH). Die als OTH-V bezeichnete fünfte Schnellbootgeneration soll 2023

eingeführt werden. Angestrebte Leistungsparameter sind 38 bis 42 Knoten Fahrt, 150 bis 200 Meilen Reichweite und eine Kapazität von 13 Personen.

Neuer Schwerpunkt in der Arktis

Die USCG ist für die Navigationssicherheit und für die Überwachung der Umweltrichtlinien in den arktischen Gewässern der USA zuständig. Gegenwärtig stellt die Coast Guard auch die primäre Verteidigungslinie in den arktischen Gewässern dar, da konstruktionsbedingt nur wenige Schiffe der Navy in vereisten Zonen fahren können.

Die USCG betreibt die einzigen polaren Eisbrecher der USA, doch ist derzeit kein einziges der drei Schiffe einsatzfähig. Angesichts des Klimawandels und der zunehmenden strategischen Rivalität in der Arktis gelten Ausbau und Modernisierung der Eisbrecherflotte als oberste Priorität der USCG. Offizielle Schätzungen gehen von einem Mindestbedarf von drei schweren Eisbrechern und mehreren mittleren Einheiten aus, um den ständigen Zugang nicht nur der US Navy zur Arktis zu sichern. Das Beschaffungsprogramm trägt folglich die Bezeichnung PSC (Polar Security Cutter). Der Auftrag über den ersten PSC-Eisbrecher wurde 2019 an VT Haltern Marine vergeben. Die Auslieferung wird 2024 erwartet, wobei die US-Regierung der Firma eine Bonuszahlung im Falle einer vorzeitigen Fertigstellung in Aussicht stellt. Zwei weitere Einheiten sollen bis 2026 fertiggestellt werden; die erforderlichen Aufträge wurden allerdings


noch nicht vergeben. Nach Beschaffung der drei PSC sollen, zu einem noch unbestimmten Zeitpunkt, auch drei arktistaugliche mittlere Eisbrecher erworben werden. Um die Indienststellung zu beschleunigen wird erwogen, zumindest als Übergangslösung Eisbrecher aus Drittländern zu erwerben oder zu leasen. Von Russland abgesehen ist der globale Bestand an Eisbrechern allerdings eingeschränkt, es bleibt fraglich, ob ein Leasingplan umsetzbar wäre.

Ende Juli erklärte der angehende Befehlshaber des für die Verteidigung Nordamerikas zuständigen Northern Command (Northcom), Air-Force-General Glen van Herck, seine Unterstützung für die Einrichtung eines ständigen USCG-Standorts in der Arktis. Genau gesagt handelt es sich um den Vorschlag, im Norden Alaskas einen ständigen Eisbrecherstützpunkt einzurichten, anstatt diese Schiffe wie heute in Seattle zu stationieren. Van Herck zitierte in diesem Kontext vor allem die Ausweitung der russischen und chinesischen Arktispräsenz. Auch die Stationierung von USCG-Eisbrechern in den Häfen befreundeter Nationen, wie Kanada, Grönland und Norwegen, wird erwogen.

Unter Druck

Der fristgerechte Vollzug der Ausbau- und Modernisierungsprogramme setzt allerdings eine ausreichende Finanzierung voraus. Wie alle TSK leidet auch die Coast Guard unter Etatdruck, sowohl hinsichtlich der verschiedenen Beschaffungsprojekte wie auch mit Blick auf den Alltagsbetrieb. Bereits 2021 muss die USCG – trotz eines beantragten Jahresbudgets von 12,3 Milliarden Dollar – eine Auszeit bei der OPC-Beschaffung einplanen, da das Budget nicht ausreicht, um gleichzeitig Offshore-Patrol-Einheiten und den neuen Eisbrecher zu finanzieren. Ungewiss bleibt derzeit auch, ob tatsächlich zwölf Cutter der LEGEND-Klasse erworben werden, oder ob die Beschaffung aus finanziellen Gründen bei elf Einheiten abgeschlossen wird.

Angesichts des in den letzten zwei Jahrzehnten stark angestiegenen Operationstempos ist jedoch ein Ausbau der Flotte unerlässlich. Die vorgegebene Flottenstärke der Coast Guard ist seit 2004 unverändert. Eine 2011 durchgeführte interne Studie stellte fest, dass die Anzahl der Schiffe rund 40 Prozent zu gering ist, um die seit 2001 angestiegene Einsatzbelastung sowie die zukünftig erwarteten Anforderungen zu bewältigen. Alleine die intensivere Einbindung in friedenszeitliche Operationen der Navy – etwa der Entsendung zusätzlicher Cutter in den Westpazifik – kostet gemäß aktueller USCG-Schätzungen rund eine Milliarde Dollar jährlich, doch überweist die Navy lediglich 340 Millionen als Ausgleichszahlung an die Coast Guard. Ferner leidet der Dienst unter dem Wartungsrückstand bei der Infrastruktur in Höhe von zwei Milliarden Dollar.

Trotz nomineller Erhöhungen des Etats verlor der Dienst seit 2011 kaufkraftbereinigt rund zehn Prozent seiner Dispositionsfähigkeit. Schuld ist die Tatsache, dass der Etat trotz der sicherheitsrelevanten Aufgaben des Dienstes aus dem Budget eines zivilen Ministeriums und nicht aus dem Verteidigungsetat heraus bestimmt wird. Die Bewilligung von Zusatzposten über den Basishaushalt hinaus ist seit 2011 gang und gäbe für das Pentagon, doch genießt das Heimatschutzministerium nicht die gleiche Möglichkeit, Gelder über die festgesetzten Etatobergrenzen hinaus zu beantragen. Ohne finanzielle Abhilfe steht der Dienst bald vor der Wahl zwischen Modernisierung und Wahrung der vollen Einsatzbereitschaft. Der Haushaltsantrag für 2021 soll den Anfang einer gesünderen Etatkurve einleiten, doch läge die langfristige Lösung in der Anerkennung des Beitrags der Coast Guard zur Wahrung der nationalen Sicherheit. 

Anti-Terror-Spezialist

