

Handelsblatt-Thema

Unter Beschuss

PIRATEN: Das Exportland Deutschland ist auf sichere Seewege angewiesen. Experten einer Handelsblatt-Tagung analysieren die Bedrohung.

MATHIAS BRÜGGMANN | BERLIN Trotz wachsender Brutalität der Piratenangriffe auf Schiffe und zunehmender Gefahr von Terrorangriffen wollen die deutschen Reeder keine bewaffneten Sicherheitskräfte an Bord ihrer Frachtschiffe. Das stellte Michael Berendt, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und Vorsitzender des Verbands deutscher Reeder, auf der diesjährigen Handelsblatt-Konferenz **Sicherheitspolitik** und **Verteidigungsindustrie** in Berlin fest.

Am selben Ort warnte aber der Marine-Inspekteur der Bundeswehr, Vizeadmiral Wolfgang Nolting, vor der Gefahr terroristischer Übergriffe auf die Schifffahrt: "2030 werden allein 400 Gastanker auf den Weltmeeren fahren. Es wäre ein Schreckensszenario, wenn einer davon in Hände von Terroristen geriete." Deutschlands oberster Marinesoldat mahnte mehr Engagement zum Schutz der internationalen Seewege an.

Nolting übte Kritik an der Politik: "Reagiert wird in Deutschland immer erst, wenn ein Ereignis eingetroffen ist." So sei die Bedrohung der Schifffahrt durch Piraten lange verdrängt worden, und es werde über die Sicherheit zur See dort kaum noch nachgedacht, "wo man den Salzwasserduft nicht mehr riecht". Der Marine-Inspekteur verlangte, mehr Einsatzmittel für den Kampf gegen die sich ausbreitende Piraterie bereitzustellen.

Bundesinnenminister Wolfgang Schäuble (CDU) forderte auf der Tagung eine Änderung des Grundgesetzes, um die Befreiung von gekaperten Schiffen durch die Bundeswehr zu ermöglichen. Ein solches Vorgehen sei verfassungsrechtlich bisher nur der Polizei erlaubt. Verteidigungsstaatssekretär Thomas Kossendey unterstützte Schäuble mit dem Hinweis: "Wir können nicht Exportweltmeister sein ohne sichere Seewege." Er verlangte mehr Ausgaben für die Aufklärung in Einsatzgebieten, etwa durch den Einsatz unbemannter Technik wie Drohnen.

Nolting schlug zusätzlich die Anschaffung moderner, flexibler, aber auch dauereinsatzbarer Schnellboote durch die Bundeswehr vor: "Wir müssen Fregatten einsetzen, weil wir keine preiswerten Alternativen haben." Der Wunsch des Marine-Inspektors traf sich mit den Interessen der Industrie, die sich angesichts einer zu erwartenden Konzentration in der Defensive sieht (siehe nebenstehenden Artikel): "Aufträge für solche Schiffe würden auch helfen, ansonsten stabile Unternehmen zu fördern", sagte Friedrich Lürßen, Geschäftsführender Gesellschafter der Fr. Lürssen Werft. Die Marine brauche für ihren Kampf gegen Piraten mehr einfache Schiffe statt sehr teurer und langsamer Fregatten. Zudem werden bewaffnete unbemannte Drohnen benötigt und eine verbesserte Sensorik durch Infrarot- und Radartechnik, um kleine Piratenschiffe schnell erkennen und mittels modernerer Kommunikationstechnik bedrohten Booten melden zu können.

Die deutsche Marine setzt 1 400 Soldaten und drei Fregatten in der EU-Mission "Atalanta" zum Kampf gegen Piraten vor dem Horn von Afrika ein. Dabei machen ihr immer wieder rechtliche Probleme zu schaffen: So mussten gestern vor der Küste Somalias vier Seeräuber freigelassen werden, die die Besatzung der "Brandenburg" am 7. September festgesetzt hatte. Es habe zwar ein hinreichender Verdacht auf Piraterie bestanden, aber nach Einschätzung der EU-Einsatzführung habe man nicht mit hinreichender Sicherheit davon ausgehen können, dass die Männer in Kenia auch verurteilt würden.

Rechtliche Probleme behindern auch den Einsatz sogenannter Seamarshalls, bewaffneter Soldaten oder privater Sicherheitskräfte, an Bord von Handelsschiffen. Die betreffenden Küstenstaaten lehnten dies in ihren Hoheitsgewässern entschieden ab, sagte Pottengal Mukundan, Direktor des International Maritime Bureau in Kuala Lumpur, der in Berlin von einer deutlichen Steigerung der Brutalität der Piraten vor allem vor Kenias Küste warnte.

Reeder-Präsident Behrendt lehnte den Einsatz bewaffneter Soldaten aber ab: Dies erhöhe das Gefahrenpotenzial und die Aggressivität der Angreifer an Bord. Zugleich verlangte er aber einen zweiten geschützten Seekorridor vor der Ostküste Somalias, nachdem der erste, etwa 1 000 Seemeilen lange und zwei Seemeilen breite Korridor im Golf von Aden bereits zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit beigetragen habe. Mukundan und Nolting lehnten den Vorschlag aber als nicht machbar ab.

Deutschland ist mit 34 Prozent der Welthandelsflotte und der weltweit größten Containerschiffflotte besonders von Piraterie bedroht. "Globalisierung ist ohne Schifffahrt nicht denkbar", erläuterte Behrendt. Die Reeder haben

nach seinen Angaben bereits 100 Mill. Dollar Lösegeld an Piraten zahlen müssen. Allein in diesem Jahr haben Seeräuber laut Mukundan 278 Schiffe attackiert, 34 Boote entführt und 559 Geiseln genommen.

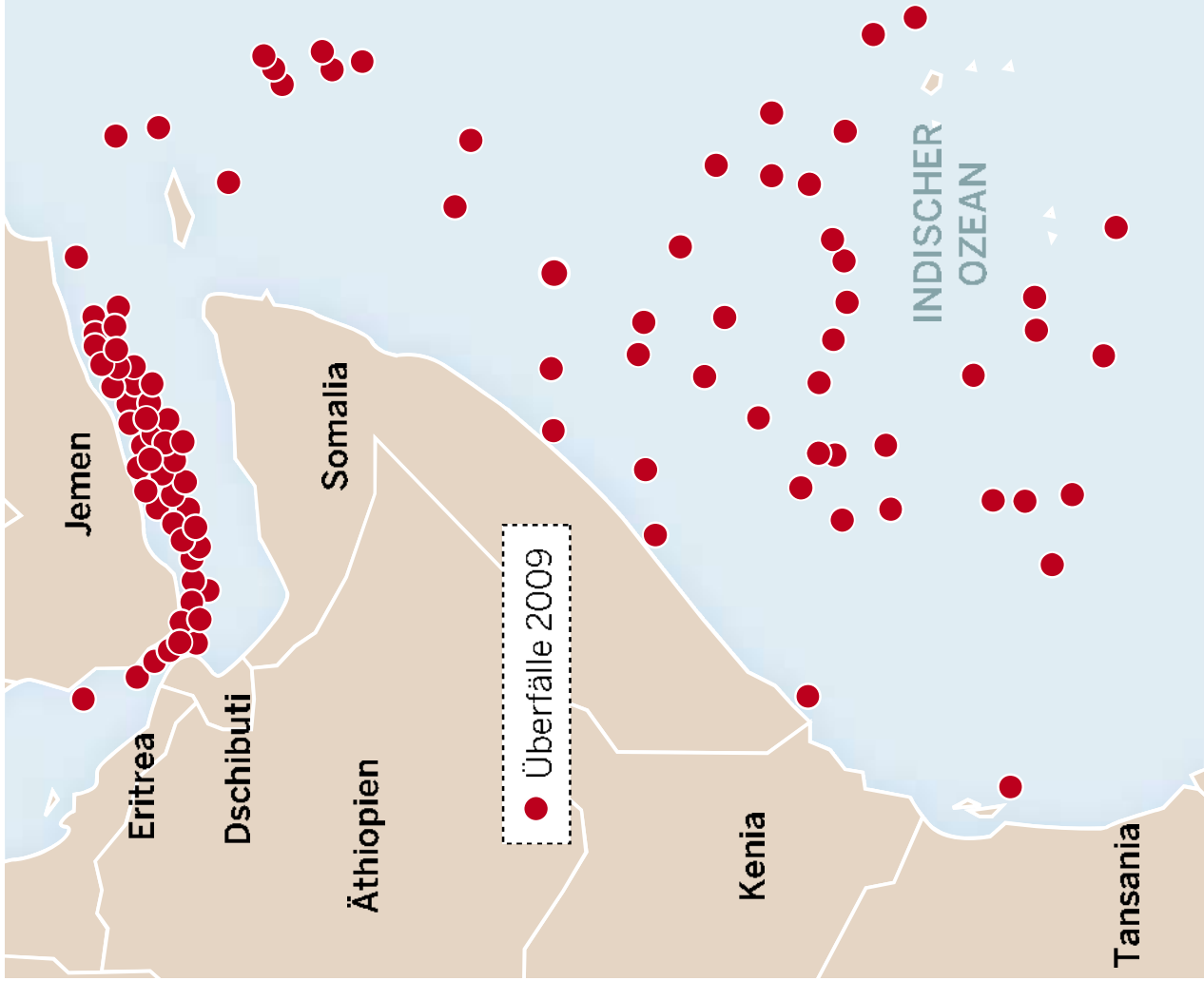
Deutsche Reeder haben nach Auskunft ihres Verbandes im Rahmen des noch mit Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) geschlossenen "Maritimen Bündnisses" bis zum vorigen Jahr bereits 600 Rückflaggungen sogenannter ausgeflaggter (also bisher unter der Flagge eines anderen Staates laufender Schiffe) gemeldet. "Der Weg in die deutsche Flagge ist der richtige Weg für die deutsche Reederschaft", sagte Behrendt.

Staatssekretär Kossendey begrüßte dies und zeigte sich "verwundert, mit welcher Selbstverständlichkeit diejenigen, die ihre Schiffe ausgeflaggt haben, deutsche Soldaten an Bord fordern". Er forderte Kapitäne und Reeder nachdrücklich auf, ihre Schiffe in den gefährdeten Gebieten bei den internationalen Sicherheitskräften anzumelden sowie dann ausschließlich in geschlossenen, geschützten Konvois durch diese Regionen zu fahren. Nur Schiffe, die sich nicht daran gehalten hätten, seien gekapert worden.

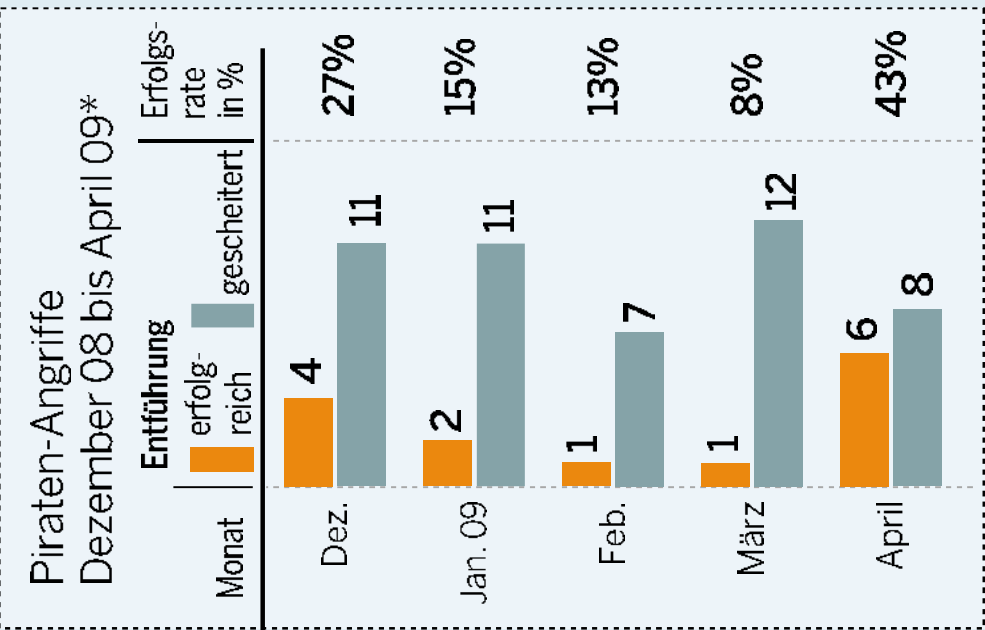
Brüggmann, Mathias

Gefährliches Nadelöhr

Schiffsüberfälle 2009
am Horn von Afrika



● Überfälle 2009



Handelsblatt | *Stand Anfang Mai, neuere Zahlen nicht verfügbar, Quellen: IMB, UNOSAT