

Maritimer Terrorismus

Versuch einer Bewertung

Sebastian Bruns

Kürzlich jährte sich der Anschlag auf den US-Lenkwaffenzerstörer COLE (DDG 67) im Hafen von Aden (Jemen) zum 15. Mal. Am Morgen des 12. Oktober 2000 starben bei jenem Selbstmordattentat von al-Qaida 17 US-Seeleute, 39 weitere wurden zum Teil schwer verletzt. Weniger als ein Jahr später läuteten die Attacken auf das World Trade Center in New York und das Pentagon in Washington eine Dekade des weltweiten Kampfes gegen den Terrorismus ein. Größere, maritim vorgetragene Anschläge sind seither, entgegen vielen Befürchtungen, jedoch ausgeblieben. Der vorliegende Beitrag versucht sich an einer Skizze des gegenwärtigen Risikos und stützt sich dabei vornehmlich auf die Erfahrungswerte der letzten anderthalb Dekaden.

Eine Prognose ist mit den Mitteln dieses Essays nicht möglich, ist doch die ‚Vorhersage des Unvorhersehbaren‘ eine heik-

le Aufgabe für den Wissenschaftler. Doch auch ohne Zugang zu eingestuftten Informationen bedarf es zunächst mal einer Arbeitsdefinition des Phänomens Terrorismus. Eine einfache und prägnante Begriffsdefinition existiert nämlich weder in Wissenschaft noch in Politik. Es ist hilfreich, Terrorismus vielmehr als Taktik denn als Strategie zu verstehen. Terrorismus kann sich staatlich und nicht-staatlich ausprägen, wobei sich die Beziehungen zwischen Staat und Terroristen freilich unterschiedlich stark ausprägen können. Terrorismus kann ferner religiös motiviert sein, den Klassenkampf postulieren oder sich gar an Weltordnungphantasien versuchen. Im Sinne der nachfolgenden Analyse lässt sich festhalten, dass maritimer Terrorismus also die Gesamtheit jener Szenarien beschreibt, die mit dem Ziel größtmöglichen Schadens (bzw. der Zerstörung von Einrichtungen auf oder

von See) außerhalb regulärer Kriegshandlungen von, auf und über See vorgetragen werden können. Die Ziele der Terroristen sind dabei politischer, nicht finanzieller Natur, obwohl von gewissen Querverbindungen mit der organisierten maritimen Kriminalität (wie bspw. Piraterie, Menschen-, Drogen- und Waffenhandel) durchaus ausgegangen werden darf.

Szenarien und Trends

Die Terrorismusforschung beobachtet derzeit zwei Trends. Zum einen besteht ein gewisses Spannungsverhältnis zwischen den organisierten größeren Gruppen wie al-Qaida einerseits und versprengten radikalen Einzeltätern andererseits, die 2015 z.B. in Paris und Kopenhagen Angst und Schrecken verbreiteten. Zum anderen zeigte sich mit dem Erstarken des selbsternannten „Islamischen Staats“ in Syrien

Die USS COLE wenige Wochen vor dem Terroranschlag

Fotos: US Navy



und im Irak eine Sorge vor einem möglichen öffentlichkeitswirksamen Konkurrenzkampf zwischen ISIS, al-Qaida und anderen Splittergruppen um den spektakulärsten Anschlag.

Die Furcht vor maritimen Terrorakten speiste sich vor allen Dingen aus dem medial verstärkten Eindruck des 11. September 2001. Dieser Megaterrorismus – kurz gesagt Anschläge mit mehr als 1.000 Opfern – umfasste beispielsweise die Sorge vor so genannten „schmutzigen Bomben“ (bei denen ABC-Waffenmaterial zur Detonation gebracht wird, um weite Areale zu verseuchen), die Sprengung von Flüssiggas- und Öltankern oder die kontrollierte Fehlleitung von Schiffen in Hafenanlagen und kritische maritime Infrastruktur. Keines dieser Szenarien ist bislang eingetreten. Zweifellos haben die Anfang des letzten Jahrzehnts eingeführten internationalen Regularien wie der International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) und die US-geführte Container Security Initiative (CSI) sowie der sicherheitspolitische Druck auf Akteure des internationalen Terrorismus ihren Beitrag zur Verhinderung solcher Anschläge geleistet. Es bleibt aber auch zu konstatieren, dass maritimer Terrorismus kostspielig und aufwendig ist, insbesondere im Vergleich zu Terrorattacken an Land. Mehr noch als Megaterrorismus sind daher ohnehin Kleingruppen oder Einzeltäter – etwa als Taucher, ein Anschlag in unmittelbarer Nähe eines maritimen Flaschenhalses oder durch Verbringen eines improvisierten Sprengkörpers – vorstellbar. Die Wahrscheinlichkeit mag hier höher sein, die Auswirkungen hingegen sind im Rahmen der Risikoabwägung aber geringer. Der politische und militärische Planer steht nun vor dem Dilemma, die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Ereignisses und dem daraus resultierenden Schaden einschätzen zu müssen und Schlussfolgerungen zu ziehen. Ein Blick in die Vergangenheit ist dabei durchaus hilfreich.

Bedeutende maritime Terror-attacken 2000–2015

Der Angriff auf den US-Zerstörer COLE ist bereits eingangs zur Sprache gekommen. Weniger geläufig ist der von den Attentätern durchgeführte erste Versuch, ein solches Ziel zu treffen: Im Januar 2000 sollte bereits die THE SULLIVANS (DDG-68), ein Schwesterschiff der COLE, von Seeseite



Durch die Explosion verloren 17 Seeleute der COLE ihr Leben

angesprengt werden. Die Aktion in Aden misslang nicht zuletzt, da die Terroristen ihr Gefährt überladen hatten und das Boot noch beim Anlauf unterging. Diese Generalprobe blieb von US-Seite jedoch unbemerkt, und al-Qaida hatte ein dreiviertel Jahr später im gleichen Hafen mehr Erfolg. Zwei Jahre darauf sorgte eine Sprengstoff-attacke auf den Tanker M/V LIMBURG für spektakuläre Bilder: Bei dem Anschlag vor der jemenitischen Küste, der ebenfalls al-Qaida zuzuordnen ist, starb ein Seemann, 17 weitere Besatzungsmitglieder wurden verletzt. Sowohl die COLE als auch die LIMBURG kamen nach den Attacken wieder in Fahrt, ganz anders als das nächste Opfer maritimer Terroristen.

Die SUPERFERRY 14 kenterte im Februar 2004 in philippinischen Gewässern, nachdem Angehörige der nationalistisch gesonnenen Terrororganisation Abu Sajaf ein mit Sprengstoff präpariertes TV-Gerät an Bord schmuggeln und zur Detonation bringen konnten. 116 Todesopfer waren bei diesem größten verzeichneten maritimen Terrorakt zu beklagen, als die brennende Fähre in den Fluten der Bucht von Manila verschwand. Doch auch in den Jahren danach rissen gelegentliche Attacken auf Handels- und Kriegsschiffe nicht ab: Im August 2005 wurden der US-amerikanische Hubschrauberträger KEARSARGE (LHD-3) und das Docklandungsschiff ASHLAND (LSD-48) in jordanischen Gewässern mit einer Panzerfaust beschossen, ohne dass größerer Schaden entstand. Bemerkenswerter war da schon der unerwartete Treffer der israelischen Korvette HANIT im Juli 2006 während des Libanonkrieges. Eine C-802-Silk-

worm-Rakete, von der palästinensischen Hisbollah-Gruppierung abgefeuert, tötete vier Besatzungsmitglieder, konnte das vor der libanesischen Küste liegende Kriegsschiff aber nicht versenken.

Es sollte vier Jahre dauern, bis mit dem Öltanker M. STAR das nächste große Handelsschiff Ziel eines Terroranschlags wurde. Der Ölfrachter wurde im Persischen Golf von einem Selbstmordattentäter angesprengt – ohne dass die Besatzung, die den Schlag für eine Monsterwelle hielt, zunächst darauf einging. Größerer Schaden am Schiff entstand nicht. Auch eine Attacke mit einer Panzerfaust auf den Containerfrachter COSCO ASIA im Suezkanal im September 2013 richtete bloß Sachschaden an. In der Folge verstärkte Ägypten die Kontrolle und Bewachung der Kanalzone. Zwei Jahre später, im August 2015, wurde ein Patrouillenboot der Ägyptischen Marine im Mittelmeer von Land aus in Brand geschossen. Zu der Tat bekannte sich eine dem Islamischen Staat nahestehende Gruppierung auf der Sinai-Halbinsel.

Während diese medienwirksamen Aktionen vielfach zur Kenntnis genommen wurden, tritt die maritime Dimension bei anderen versuchten und erfolgreichen Anschlägen oft nur im Hintergrund auf. Zu denken ist hier an die Terrorattacken auf Mumbai im November 2008: Die zehn Angreifer, die durch konzertierte Anschläge und Geiselnahmen in belebten Orten in der Millionenstadt für ein ‚indisches 9/11‘ sorgten, kamen unbemerkt von See, nachdem sie sich mehrerer Fischerboote bemächtigt hatten. Am Ende der mehrtägigen Serie von Angriffen waren rund 200 Tote zu be-

klagen. Wie schon in diesem Fall stand Pakistan abermals im Mittelpunkt eines maritim bedeutsamen Zwischenfalls mit terroristischem Hintergrund: Im September 2014 versuchten Eindringlinge, sich der pakistanischen Fregatte ZULFIQAR (251) zu bemächtigen. Das mit Hilfe von abtrünnigen Marinesoldaten geplante Hijacking durch al-Qaida scheiterte jedoch und so blieb eine Verwendung des Kriegsschiffs gegen Ziele im westlichen Indischen Ozean aus.

Diese Aufzählung zeigt die breite Vielfalt von Motiven, Vorgehensweisen und Auswirkungen maritim vorgetragener Terrorakte. Diese sind so unterschiedlich, dass sie sich kaum unter einen Sammelbegriff fassen lassen. In der Summe der Terrorakte spielt maritimer Terrorismus – den beklagenswerten Opferzahlen zum Trotz – nur eine verschwindend geringe Rolle gegenüber Anschlägen in der Luft und an Land. Wie der in Schottland lehrende Terrorismusforscher Dr. Peter Lehr feststellte, hatten weniger als 2 % aller Akte in den vergangenen 15 Jahren überhaupt eine maritime Dimension. Insbesondere europäische Gewässer sind von solchen Ereignissen völlig verschont geblieben. Gleichwohl hat die „Terrorisierung“ von Sicherheitsgefahren dazu beigetragen, dass die Chimäre „Maritimer Terrorismus“ (der etwas anderes ist als ein wie auch immer gearteter Krieg gegen den internationalen Terrorismus von See her) weiterhin relativ hoch auf der Agenda steht.

Warum der maritime „Big Bang“ (noch) nicht passiert ist

Welche allgemeinen Schlussfolgerungen lassen sich aus diesen Ereignissen ziehen, die ein terroristisches maritimes



Kranzniederlegung am Gedenkstein für das Attentat auf die USS COLE

Großschadensereignis unwahrscheinlicher machen? Zunächst mal muss konstatiert werden, dass die Seefahrt auch für Terroristen eine Herausforderung ist, bedingt sie doch zumindest grundsätzliche nautische Kenntnisse und Fähigkeiten. So gibt es bei al-Qaida und IS, die in ihrem operativen Denken und Handeln letztlich landzentrisch und nicht maritim ausgerichtet sind, niemanden, der als Stakeholder für die Nutzung der See wirkt. Es ist letztlich einfacher, mit Schuss- oder Stichwaffen, mit einem Sprengstoffgürtel oder mit einem Selbstmordanschlag in einem Pkw oder Lkw großen Schaden anzurichten, als dies über das Meer zu versuchen. Die Sensibilisierung gegenüber Akten maritimen Terrors hat ferner dazu geführt, dass Hafenanlagen viel besser gegen Angriffe gesichert sind. Force Protection, also der Schutz von Marineeinheiten und -an-

lagen, umfasst heute gestaffelte Sicherung von Kriegsschiffen an Land- und an Wasserseite. Auch technische Hürden wären für gewaltbereite Extremisten zu überwinden: Es ist eben nicht ohne Weiteres möglich, einen Gastanker o.ä. zur Detonation zu bringen. Bedeutsamer ist ferner, dass Ziele auf See einen weitaus geringeren Symbolwert besitzen als Flugzeuge oder belebte Plätze an Land.

Wie groß ist das Risiko?

Eine letztgültige Abschätzung des Risikos maritimen Terrorismus ist sehr schwierig. Festzuhalten bleibt, dass der Anspruch an die Nutzung der See für terroristische Akte hoch ist. In den schwärzesten Szenarien ist der Schaden gewaltig, doch die Durchführung jener Aktionen verlangte immense Investitionen seitens der ambitionierten Übeltäter. Kleinere Attacken sind einfacher vorzutragen, haben aber weit weniger Aussicht auf Erfolg als gemeinhin angenommen. Auf Basis der frei verfügbaren Erkenntnisse der letzten anderthalb Jahrzehnte lässt sich konstatieren, dass Großschadensanschläge von und über See unwahrscheinlich sind und Attacken niederer Frequenz die Verantwortlichen nicht über Gebühr in Sorge versetzen sollten. Die sicherheitspolitische Sensibilisierung darf das insgesamt jedoch nicht trüben. ▲

Der Aufsatz basiert auf einem Vortrag des Autors (Fellow am Institut für Sicherheitspolitik an der Universität zu Kiel, ISPK) beim SUCBAS-Seminar in Hamburg im März 2015.



Die USS KEARSARGE wurde 2005 mit einer Panzerfaust beschossen