

*Sebastian Bruns*

# Herausforderungen für NATO-Marinen in Zeiten der Euro- und Wirtschaftskrise

Kieler Analysen zur Sicherheitspolitik Nr. 32  
Dezember 2012



**ISPK.org**

**Inhalt:**

1. Einleitung	2
2. Wirtschaftskrise? Eurokrise? Beides?	2
3. Wirtschaft und Seemacht in Zeiten der Globalisierung	3
4. Die NATO in unruhiger See	6
5. Sechs ausgewählte Marinen unter Druck	11
5.1 Griechenland	12
5.2 Italien	12
5.3 Spanien	13
5.4 Großbritannien	13
5.5 USA	14
5.6 Deutschland	15
6. Zusammenfassung und Schluss	15

**Abbildungsverzeichnis:**

NATO/Euro-Zone-Seestreitkräfte	3
„Greater Middle East“ – Geographie der Konflikte	7
Konfliktherd Südchinesisches Meer	8



**Sebastian Bruns, M.A.**

Herausforderungen für NATO-Marinen in Zeiten der Euro- und Wirtschaftskrise  
Kieler Analysen zur Sicherheitspolitik Nr. 32  
Kiel, Dezember 2012

**Lektorat:**

Stefan Hansen, M.A./Christian Patz, M.A./Jannis Jost

**Impressum:**

Herausgeber:  
Direktor des Instituts für Sicherheitspolitik  
an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel  
Prof. Dr. Joachim Krause  
Westring 400

24118 Kiel

**[ISPK.org](http://ISPK.org)**

Die veröffentlichten Beiträge mit Verfasserangabe geben die Ansicht der betreffenden Autoren wieder, nicht notwendigerweise die des Herausgebers oder des Instituts für Sicherheitspolitik.

## 1. Einleitung

Baron Hastings Ismay, dem ersten NATO-Generalsekretär (1952-1957), wird die einprägsamste Daseinsberechtigung für die Nordatlantische Vertragsorganisation zugeschrieben: „*To keep the Americans in, the Russians out, and the Germans down*“ sollte nach Ansicht des Briten die Aufgabe des jungen Militärbündnisses im aufziehenden Kalten Krieg sein. Viele Jahrzehnte später – und angesichts der gewandelten Weltlage – setzt Ismays derzeitiger Nachfolger, der Däne Anders Fogh Rasmussen, andere Impulse. Allerdings sieht sich die NATO heute bekanntlich nicht nur einer zunehmend diffusen, unübersichtlichen und multipolaren Welt gegenüber, sondern muss sich ferner mit teils drastisch zusammengestrichenen Verteidigungshaushalten ihrer Mitgliedsstaaten auseinandersetzen. Politischer Wille und ökonomische Durchsetzungsfähigkeit zugleich sind für ein Bündnis wie die NATO jedoch von imperativer Bedeutung.

Die Tatsache, dass es neben einer global spürbaren Wirtschaftskrise auch eine veritable Währungskrise im Euro-Raum gibt und viele NATO-Mitglieder folglich einen wirtschaftspolitischen „Zweifrontenkonflikt“ ausfechten, bildet den aktuellen Rahmen der vorliegenden Darstellung. Dieser Beitrag skizziert einige der Herausforderungen für einen Teilbereich der NATO-Sicherheitspolitik, nämlich die Seestreitkräfte. In einem ersten Schritt wird der Frage nachzugehen sein, wie man sich der Thematik analytisch nähern kann. Anschließend skizziert der Aufsatz, welchen modernen Zusammenhang man zwischen Seemacht und Wirtschaftskraft im Zeitalter der Globalisierung zugrunde legen kann. In der Folge werden Auswirkungen auf das NATO-Bündnis umrissen. Im letzten Schritt wendet sich das Papier sechs ausgewählten Fallbeispielen zu.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Der vorliegende Aufsatz entspricht im Wesentlichen einem Vortrag, den der Autor am 13. November 2012 beim Maritimen Netzwerkabend des Seeoffizierbundes e.V. an der Universität der Bundeswehr in Hamburg hielt. Folglich hat der Text eher den Charakter eines *policy papers* als den einer wissenschaftlichen Studie.

## 2. Wirtschaftskrise? Eurokrise? Beides?

Zum Zwecke der analytischen Eingrenzung sei hier unter dem Begriff Wirtschaftskrise die seit 2007 andauernde Banken-, Finanz- und Wirtschaftskrise v.a. im transatlantischen Raum verstanden. Diese führte zu realwirtschaftlichen Produktionsrückgängen und einem krisenbedingten Anstieg von ohnehin hoher Staatsverschuldung. Hohe Belastungen für private und öffentliche Haushalte sorgen seither für sozioökonomische Unsicherheit.

Als Eurokrise ist die seit Oktober 2009 grassierende Staatsschuldenkrise zu verstehen. Diese Finanzkrise des gemeinsamen Währungsraumes hängt mit der globalen Wirtschaftskrise zusammen. Die Analyse der Kausalzusammenhänge zwischen beiden Phänomenen geht allerdings über das Leistungsvermögen dieser Analyse hinaus. Letztere nimmt vielmehr die unter Druck geratenen Staatshaushalte als gegeben hin, um sich der Antwort auf die Frage zu nähern, welche Folgen beide fortlaufende Krisen<sup>2</sup> für NATO-Marinen haben könnten.

Eine erste Einschränkung: Welche NATO-Staaten haben überhaupt eine Marine? 24 der 28 Vertragsstaaten liegen immerhin am Meer, nur Luxemburg, Ungarn, die Tschechische Republik und die Slowakei verfügen über keinen direkten Zugang zur See und halten keine Seestreitkräfte vor. Das im Nordatlantik gelegene Island verfügt nur über eine Art bewaffnete Küstenwache und wird daher nicht als Marine im traditionellen Sinn klassifiziert. Freilich haben alle NATO-Staaten im weiteren Sinne maritime Sicherheitsinteressen (Handelssicherheit, Schutz vor Bedrohung über See). Welche dieser NATO-Nationen haben – zweite Einschränkung – den Euro als Zahlungsmittel? Es sind dies 12 Mitglieder. Eine dritte Einschränkung im Sinne der Fragestellung ergäbe sich aus der Frage, wie man die Auswirkungen der Krise differenziert bewertet, mithin fragt, welche Parameter man anlegen kann, um die Auswirkungen der Krisen zu quantifizieren und zu qualifizieren.

---

<sup>2</sup> „Global Economic Crisis Refuses to Go Away“. Johan Nylander, The Swedish Wire, 21. November 2012.

NATO-Mitgliedsstaaten			
Mitglied der €-Zone (Euro-Währungsraum)			
mit Kriegsmarine <sup>3</sup>			
Albanien		Litauen	
Belgien		Luxemburg	
Bulgarien		Niederlande	
Dänemark		Norwegen	
Deutschland		Polen	
Estland		Portugal	
Frankreich		Rumänien	
Griechenland		Slowakei	
Großbritannien		Slowenien	
Island		Spanien	
Italien		Tschechien	
Kanada		Türkei	
Kroatien		Ungarn	
Lettland		USA	
Weitere Mitglieder des Euro-Raumes ohne NATO-Mitgliedschaft: Finnland , Irland , Malta, Österreich, Zypern			

Abbildung 1: NATO-/Euro-Zone-Seestreitkräfte, eigene Darstellung 2012.

Es zeigt sich: Eine allzu enge Betrachtungsweise wäre nur dann zweckdienlich, wenn man sich ausschließlich mit Fallbeispielen auseinandersetzen wollte. Dem Ziel folgend, die Einordnung der Folgen von Wirtschafts- und Währungskrise in größere strategische Zusammenhänge zu betreiben, geht dieser Aufsatz von der These aus, dass moderne Staaten – nicht nur in der Nordatlantischen Vertragsorganisation – auf das Engste miteinander vernetzt sind. Schließlich hat sowohl eine allgemeine Eintrübung der wirtschaftlichen Lage (etwa: Rückgang des Wirtschaftswachstums oder des Bruttoinlandsproduktes) als auch die spezifische Staatsschuldenkrise in einem Währungsraum zur Folge, dass Haushalte – in diesem Fall der Verteidigungshaushalt, genauer: die Mittel für die Unterhaltung von Seestreit-

<sup>3</sup> Quantitativ und qualitativ gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den Seestreitkräften von NATO-Mitgliedsländern. Größe und Aufbau, geographischer Radius, Funktion und Fähigkeiten sowie der Zugang zu Hochtechnologie und nicht zuletzt ihr Ruf machen eine abgestufte Klassifizierung schwierig; vgl. Geoffrey Till, *Seapower. A Guide for the Twenty-First Century*, 2. Auflage, London/New York 2009, S. 115-117.

kräften – unter Druck geraten. Der Verteilungskampf um den kleiner werdenden Kuchen staatlicher Ausgaben wird zunehmend härter und häufig kollidieren politische Prioritäten.

*„In the coming decade, NATO faces growing fiscal austerity and declining defense budgets. The global economic crisis has forced most European governments to trim their defense budgets: Germany will reduce defense spending by a quarter over the next four years, Britain’s defense budget will be slashed by more than 8 percent in real terms by 2015, and the defense budgets of some smaller European nations have taken even larger cuts [...] driven almost entirely by the need to reduce larger budget deficits – not by a change in the nature of external threats.“<sup>4</sup>*

Wohl nie zuvor in der Neuzeit waren souveräne Staaten wirtschaftlich wie sicherheitspolitisch auf Gedeih und Verderb so eng miteinander verbunden wie in diesem Jahrhundert. Das gilt im Übrigen sowohl für die horizontale Ebene (d.h. die Integration von Staaten untereinander) wie auch für die vertikale Ebene (d.h. Einbindung in internationale Organisationen und verbindliche völkerrechtliche Normen).

### 3. Wirtschaft und Seemacht in Zeiten der Globalisierung

Dass Seemacht – also eine Flotte, eine Präsenz auf den Weltmeeren und eine seestrategisch günstige geographische Lage – und Wirtschaftskraft symbiotisch miteinander zusammenhängen, ist spätestens seit der Lektüre von Alfred Thayer Mahans grundlegendem Werk *The Influence of Sea Power Upon History* (erschienen 1890) deutlich. Dort führte der amerikanische Marineoffizier aus, dass die Wirksamkeit von Seestreitkräften eng mit nationalem Wohlstand und der Fähigkeit, Ressourcen zu mobilisieren und zu sichern, verknüpft sei. Kontrolle des Welthandels und des

<sup>4</sup> Larrabee, Stephen/Johnson, Stuart/Gordon IV, John et al., *NATO and the Challenges of Austerity*. RAND National Defense Research Institute, Santa Monica 2012, S. xi.

weltweiten Warenaustausches sollten in Friedenszeiten einen maritimen Erfolgszyklus gewährleisten: Der Handel sichert die Erwirtschaftung von oder Teilhabe an Ressourcen; dies führt zu einem gewissen Wohlstand, der sich auch in der Investition in Seestreitkräfte niederschlägt, was wiederum zu maritimer Überlegenheit und Machtprojektion führt, mit der sich noch mehr zukünftiger Handel sichern lässt.<sup>5</sup> Im Kriegsfall sollte eine in wirtschaftlich sicheren Zeiten auf- und ausgebaute Flotte dann zuverlässig ihre strategischen, operativen und taktischen Funktionen ausfüllen, um zum Sieg der Nation beizutragen.<sup>6</sup> Das hieß nach Mahan: Entscheidungsschlacht auf See.

Im 20. Jahrhundert hat sich maritime Macht in ihrer Ausprägung und Anwendung weiterentwickelt. Zu denken ist hier an Modernisierungsschübe des 20. Jahrhunderts wie das Aufkommen neuer Waffensysteme und Antriebstechnologien oder die Standardisierung des Seeverkehrs durch Einführung des Containers. Doch auch die die Ausbreitung liberaler, demokratisch verfasster System hatte zur Folge, dass maritime Machtausübung nachhaltig verändert wurde. Wirtschafts- und Sicherheitsbeziehungen wurden vielfältiger und ausdifferenzierter, die Aufgaben von Seestreitkräften ebenfalls. Die 1949 gegründete NATO ermöglichte einen formalisierten militärischen Bündnisrahmen, in dem Seestreitkräfte miteinander kooperierten, ohne die eigenen maritimen Interessen aufzugeben. Auch kam es hier, wohlgermerkt unter der politischen Führung der USA, zu technischen und strategischen, zu politischen und taktischen Angleichungen, die stets mit einer wirtschaftlichen und politischen Konsolidierung des westlichen Systems einhergingen.

Im Zuge der Überwindung des Ost-West-Konfliktes hat sich Seemacht vor dem Hintergrund fortschreitender Globalisierung abermals weiterentwickelt. In der grenzenlosen Welt des 21. Jahrhunderts haben die Konzepte

Nationalstaat und Nationalökonomie nun an Einfluss verloren. Transnationale ökonomische und technologische Trends erlangen neue Bedeutung.<sup>7</sup> Wie Professor Robert Rubel vom U.S. Naval War College formuliert hat: Maritime Macht als Indikator gesamtstaatlicher Macht ermöglicht es einer Nation, die Regel für die internationale Ordnung zu bestimmen (im Fall des Westens das liberale Wirtschaftssystem).<sup>8</sup> Die geoökonomische Dimension ist also ein Eckstein moderner maritimer Macht,<sup>9</sup> so wie sie es – wenngleich in anderer Ausprägung – schon zu Mahans Zeiten war. Das Verhältnis von ökonomischen Dynamiken zu Kriegsmarinen bzw. Seestreitkräften ist für das Verständnis moderner Seemacht von essentieller Bedeutung.

Das, was heute als untrennbare Verschränkung weltweiter Räume bekannt ist – Cyberspace, Weltraum, Luftraum, Seeraum – zwingt nun abermals zur konzentrierten Überlegung hinsichtlich der Bedingungen von Seemacht und ihrer Einbettung in gesamtstaatliche (d.h. globale) und gesamtwirtschaftliche (d.h. ebenfalls globale) Zusammenhänge. Die post-heroische Grundhaltung seit Ende des Kalten Krieges, die sich zumindest in Europa feststellen lässt, macht diesen Gedankengang nicht gerade einfach. Doch eins hat sich nicht geändert: Seestreitkräfte sind teuer, und so müssen sie von Zeit zu Zeit Argumente vorbringen, warum die Gesellschaft ihre knappen Mittel in sie investieren sollte.<sup>10</sup>

Dabei sind maritime Sicherheitsüberlegungen Voraussetzung und Instrument für die globalisierte Weltwirtschaft zugleich: Landstreitkräfte sind dafür ausgelegt, Territorium zu kontrollieren; Seestreitkräfte hingegen sollen Zugang (*access*) erlauben. Unter den technologischen, politischen und völkerrechtlichen

<sup>5</sup> Vgl. Till, *Seapower*, a.a.O., S. 34.

<sup>6</sup> Vgl. Rubel, *Navies and Economic Prosperity: the New Logic of Sea Power*. Corbett Paper No. 11, The Corbett Centre for Maritime Policy Studies, October 2012, S. 2-3.

<sup>7</sup> Vgl. Till, *Seapower*, a.a.O., S. 3.

<sup>8</sup> Vgl. Rubel, *Navies and Economic Prosperity*, a.a.O., S. 4.

<sup>9</sup> Vgl. Sam Tangredi, *Sea Power. Theory and Practice*, in: John Baylis/James Wirtz/Eliot Cohen/Colin Gray (Hrsg.), *Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies*, Oxford 2002, S. 113-136, S. 114.

<sup>10</sup> Vgl. Rubel, *Navies and Economic Prosperity*, a.a.O., S. 1.

Bedingungen des 21. Jahrhunderts heißt das z.B. Zugang zu Territorium, zu internationalem Verkehr, zu Handel, zu Ressourcen, zu Produkten<sup>11</sup> – es ist genau dieser gesicherte Zugang, der das „just-in-time“-Wirtschaften in der modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft überhaupt erst ermöglicht.

*„Eighty-five per cent of all raw commodities and merchandise that move between nations are transported by sea, with a full three-quarters of that cargo transiting through international chokepoints such as a canal or a strait at some point in that journey. Some 50,000 merchant ships, registered to 150 nations, and crewed by more than a million seafarers of every nationality, use the maritime domain annually. From 1968 to 2008, the volume of goods transported via the oceans of the world essentially quadrupled.“<sup>12</sup>*

Doch neben diesem Zugang hat auch der Einfluss von See auf die Entwicklungen an Land an Bedeutung gewonnen. Gemeint ist hier das Spektrum, das Seestreitkräfte und maritime Macht einem Staat nach innen und nach außen seit jeher bieten: Machtprojektion, Küstenschutz, Sicherung von Seewegen – kurzum: Aufgaben der nationalen Verteidigung und Sicherheit.

Unterschwelliger Ansporn für dieses Verhalten ist das Streben nach wirtschaftlicher Prosperität und sozialer Sicherheit. Und so bleibt Mahans Werk für viele der Anknüpfungspunkt jedweder Überlegungen zum Wesen von Seemacht. Die Bedingungen für die Entwicklung und Ausübung maritimer Macht sind über die Jahrhunderte allem Wandel zum Trotz erstaunlich konstant und berechenbar geblieben.

Wirtschaftliche Potenz ist nur einer der Faktoren für die Ausübung maritimer Macht, hinzu kommen – wie u.a. der britische Marinehisto-

riker Professor Eric Grove in seiner Weiterentwicklung von Mahans Thesen unterstrich – technologisches Können einer Nation, eine maritim ausgerichtete soziopolitische Kultur, eine vorteilhafte geographische Position, eine gewisse Abhängigkeit von Seehandel und maritimen Ressourcen sowie nicht zuletzt entsprechendes Regierungshandeln.<sup>13</sup> Doch je nach Ausprägung dieser Bedingungen ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine Nation maritime Macht entwickelt und erfolgreich anwendet, bewertbar. Gleichwohl: Ist einer dieser Faktoren eingeschränkt oder wird behindert, hat das Folgen für die Ausübung von Macht, auch maritimer Macht. Ein maritimer Erfolgszyklus gilt in modifizierter Form also auch heute.

Längst hat der postmoderne Sicherheitsbegriff die Weltmeere und die Küstengewässer erobert; nach Einschätzung des britischen Strategieexperten Professor Geoffrey Till haben sich folglich neben modernen Seestreitkräften mit eher engen, an nationalen Interessen orientierten Aufgaben auch postmoderne Marinen entwickelt, die sich viel eher als Seesicherheitskräfte charakterisieren ließen.

Maritime Sicherheit wird nicht mehr nur durch große graue Schiffe mit weißen Zahlen am Bug gewährleistet, sondern auch durch zahlreiche andere Akteure wie Küstenwachen oder Hafenzollisten gestaltet. Gleichwohl sehen diese sich mit einer zunehmend größeren Zahl weiterer Mit- und Gegenspieler konfrontiert: Umweltschützer und Piraten, NGOs und Menschenschmuggler, Offshore-Energieunternehmen und zunehmender Handels- und Freizeit-Seeverkehr, private Sicherheitsdienste und staatliche/halbstaatliche Regulierung sind nur einige Beispiele für die zunehmende Akteursvielfalt, unter denen postmoderne maritime Macht anzuwenden ist. Die Aufgaben für Seestreit- bzw. Seesicherheitskräfte sind folglich vielfältig, die Übergänge zwischen den unterschiedlichen Anforderungen fließend. Sie beinhalten Kontrolle der Seewege, die Fähigkeit zu *expeditionary operations*<sup>14</sup>,

<sup>11</sup> Vgl. Tangredi, *Sea Power*, a.a.O., S. 130.

<sup>12</sup> Mark Barrett/Dick Bedford/Elizabeth Skinner/Eva Vergles, *Assured Access to the Global Commons*. Supreme Allied Command Transformation, North Atlantic Treaty Organization, Norfolk, VA, April 2011, S. 11.

<sup>13</sup> Vgl. Eric Grove, *The Future of Sea Power*, London 1990, S. 229-232.

<sup>14</sup> Es hat sich im wissenschaftlichen Diskurs noch kein deutsches Wort für diese Ausprägung von



die Sicherstellung weitgehender guter Ordnung auf See (maritime Sicherheit) und die Aufrechterhaltung eines maritimen Konsenses durch maritime Diplomatie und maritime Präsenz.<sup>15</sup> Diese systemische Dimension – allerdings meist bei gleichbleibenden oder gar schwindenden Haushaltsressourcen – hat seit Ende des Kalten Krieges an Bedeutung gewonnen.<sup>16</sup>

Wirtschaftliche Ermattung, schwindende staatliche Finanzkraft und sich verändernde Prioritäten hingegen drohen, wirksame Seemachtentwicklung und -anwendung in Frieden, Krise und Konflikt nachhaltig zu stören. In Zeiten der Globalisierung muss der Zusammenhang zwischen Wirtschaftskraft und Seemacht neu gedacht, sachlich formuliert und selbstbewusst verteidigt werden – in Zeiten einer grassierenden Krise umso mehr. Jenseits der akuten finanziellen Einschränkungen durch unter Druck geratene Verteidigungshaushalte drohen nämlich auch ein zunehmendes Aufmerksamkeitsdefizit und eine intellektuelle Malaise für maritime Belange langfristige Schäden anzurichten.

---

militärischer Macht fern des eigenen Staatsgebietes durchgesetzt. Dazu sind fast immer militärischer Seetransport und die Fähigkeit nötig, die Möglichkeiten maritimer Macht klug und gewissenhaft anzuwenden. Das Substantiv „Expeditionstreitkräfte“ ist in seiner Bedeutung nur bedingt zutreffend.

<sup>15</sup> Vgl. Geoffrey Till, *Seapower*, S. 7-14.

<sup>16</sup> So schlägt sich diese Entwicklung auch in den strategischen Absichten nieder, die die USA in der 2007 vorgelegten *Comprehensive Strategy for 21st Century Seapower* formulierten. Nicht weniger als sechs Kernfähigkeiten – überseeische Präsenz, Abschreckung, Beherrschung der Meere, Machtprojektion, Sicherheit der Meere und Humanitäre Hilfe und Katastrophenhilfe – sollen Marine, Marineinfanterie und Küstenwache gemeinsam in den Instrumentenkasten amerikanischer Außen- und Sicherheitspolitik einbringen. Diese deutlich systemisch angelegte Strategie wurde von allen drei maritimen Teilstreitkräften gemeinsam erarbeitet und gebilligt. United States Navy/United States Marine Corps/United States Coast Guard (Hrsg.), *A Comprehensive Strategy for 21st Century Seapower*, Washington 2007.

#### 4. Die NATO in unruhiger See

Umso wichtiger ist nun die Antwort auf die Frage, welchen Herausforderungen sich NATO-Marinen derzeit gegenübersehen und was in Zeiten einer Wirtschafts- und Währungskrise konkret droht. Im Jahr 2012 – 11 Jahre nach den Anschlägen von 9/11 und 22 Jahre nach Ende des Kalten Krieges – befindet sich die Welt durchaus in einer Phase bemerkenswerter sicherheitspolitischer Umorientierung und Neujustierung. In der Tat ist es zu einigen bemerkenswerten Entwicklungen mit weitreichenden Implikationen gekommen. Deren Folgen sind kaum absehbar, werden aber auch kaum in der Öffentlichkeit diskutiert.<sup>17</sup> Erinnerung sei an dieser Stelle beispielsweise an die Umwälzungen im nordafrikanischen Raum und im Nahen Osten, 2011 noch so hoffnungsvoll als „Arabischer Frühling“ bezeichnet: Langjährig brutal herrschende Regime wurden gleich reihenweise vom revolutionären Wandel hinweggefegt. Doch eine umfassende Demokratisierung hat sich, kühnen Träumern zum Verdruss, bisher nicht eingestellt.

In den libyschen Bürgerkrieg griff die internationale Gemeinschaft sogar militärisch ein – unter Führung der NATO und durch den gezielten massiven Einsatz von Luft- und Seekriegsmitteln, allerdings ohne die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland. Berlin nahm sich selbst recht prominent aus dem Spiel, ohne über die Folgen dieser Entscheidung für die Bündniskohäsion und Deutschlands außenpolitisches Ansehen im transatlantischen und europäischen Raum nachzudenken.

Nicht nur der NATO-Einsatz vom und über das Mittelmeer gegen das Gaddafi-Regime zeigte, dass der „Arabischer Frühling“ auch eine maritime Dimension hat: Im Zuge der Revolution in

---

<sup>17</sup> Vertiefend zur deutschen Öffentlichkeit siehe Florian Stöhr, *Sicherheitspolitische Kultur in Deutschland. Politik und Kultur im Widerstreit? Kieler Analysen zur Sicherheitspolitik Nr. 31*, Oktober 2012, S. 5-8.

Abbildung 2: "Greater Middle East". Geographie der Konflikte. Le Monde Diplomatique, Berlin 2009.



Libyens Nachbarland Ägypten (2011) wurde u.a. die letztlich unbegründete Sorge geäußert, dass der Suezkanal, die Hauptwasserstraße zwischen Europa und Asien, gestört oder gar gesperrt werden könnte.<sup>18</sup> Im nahen Syrien, in dem bis heute ein blutiger Bürgerkrieg tobt, sorgte im Sommer 2012 die Visite eines russischen Flottenverbandes samt Flugzeugträger für internationales Aufsehen: Moskau unterhält im syrischen Tartus seine einzige vorgeschobene Basis und damit eine seestra-

tegische Position, die von erheblicher Bedeutung für Russlands Großmachtsanspruch ist.<sup>19</sup>

Reist man auf dem Globus ein wenig gen Osten, kommt man zum Persischen Golf. Dort droht sich der Streit um das iranische Nuklearprogramm zu einem Krieg auszuweiten. Teheran hat bereits in Kenntnis seiner geostrategischen Lage damit gedroht, die Straße von Hormuz – die wichtige Meerenge für den Rohöltransport aus dem Nahen Osten in die energiehungrigen Abnehmerstaaten in Asien und Europa – zu stören. Für die Vereinigten Staaten von Amerika, die in der Region eine ihrer zentralen Flottenpräsenzen aufrechterhalten, ist dieses iranische Ansinnen aber

<sup>18</sup> Dass diese Befürchtungen nicht ganz unbegründet sind, zeigt ein Blick in die neuere Geschichte: Während der Suez-Krise 1956 stand der Kanal ebenso im Mittelpunkt weltpolitischer Konflikte wie im Sechs-Tage-Krieg 1967, in dessen Folge es sogar zu einer mehrjährigen Sperrung dieser wichtigen Handelsschiffpassage kam.

<sup>19</sup> Vgl. Sebastian Bruns/Jasna Makdissi, Kehrt der Kalte Krieg in den Nahen Osten zurück? Warum die russischen Marinepläne den Westen beunruhigen, in: MarineForum 10/2009, S. 10-11.



ebenso nicht hinnehmbar wie die Drohungen Teherans, Israel anzugreifen.

In unmittelbarer Nachbarschaft des Krisenherds liegt der Indische Ozean. Hier bilden Anti-Terror-Einsätze und Anti-Piraterie-Aufgaben, hohes Seeverkehrsaufkommen, Ressourcenkonflikte und Grenzstreitigkeiten, scheiternde Staaten und organisiertes Verbrechen, wirtschaftliche Expansionsgelüste und fehlende multilaterale internationale Organisationen einen guten Querschnitt sicherheitspolitischer Herausforderungen und füllen den Begriff „Maritimes 21. Jahrhundert“, der nicht ganz zu Unrecht in Mode gekommen ist, mit einigen Perspektiven. Die Präsenz von etablierten Seestreitkräften und das Aufkommen neuer Seemächte wie z.B. Indien lassen den Indischen Ozean zu einem bemerkenswerten Kristallisationspunkt für künftige sicherheitspolitische Entwicklungen und Einsätze werden.<sup>20</sup>

Weiter geht die Reise gen Osten. Dort gibt es im Südchinesischen Meer, zwischen der Straße von Malakka und der Taiwan-Straße, in einem bisher kaum gekannten Maße Territorialkonflikte zwischen China, Japan, Vietnam, den Philippinen und anderen Anrainern. Auch

hier spielt der Zugang eine zentrale Rolle: Zu nennen sind Zugang zu Fischfanggebieten und unterseeischen Ressourcen. Eine noch größere globale politische Tragweite bekommt die Auseinandersetzung dadurch, dass wichtige Handelsrouten durch das umstrittene Seegebiet verlaufen. Eine inverse Dimension, nämlich die Verhinderung freien Zugangs, könnte aus der unilateralen politischen (möglicherweise gewaltsamen) Lösung des Konfliktes um die Spratley- und Parcel-Inseln entstehen. Mit Durchsetzung von hoheitlichen Ansprüchen würden völkerrechtliche Fakten geschaffen, die plötzlich dazu führen würden, dass diese internationalen Handelsseewege durch Hoheitsgewässer führen würden, die einer anderen Jurisdiktion unterliegen. Auch für den Einsatz von Seekriegsmitteln und für Flugbewegungen hätte eine Etablierung einer politischen Ordnung erhebliche einschränkende Konsequenzen. Derweil konsolidiert sich die chinesische Marine und treibt ihren steten Ausbau voran. Auch Japan, Vietnam und Australien investieren zunehmend massiv in ihre maritimen Fähigkeiten.

Ganz in der Nähe, auf der koreanischen Halbinsel, hat sich im Zuge der Erbfolge in der Dynastie von Nordkorea zwar augenscheinlich so etwas wie Ruhe eingestellt. Man darf aber nicht vergessen, dass das Regime offenbar in Besitz nuklearer Sprengkörper ist und noch 1,1 Millionen Soldaten und 7,7 Millionen Reservisten unter Waffen hält. In der Vergangenheit ist es entlang der Waffenstillstandslinie von 1953 nicht nur zu scharfen rhetorischen Akten gekommen. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang an die Versenkung der südkoreanischen Korvette CHEONAN (PCC-772) durch einen nordkoreanischen Torpedo am 26. März 2010.



Abbildung 3: Konfliktherd Südchinesisches Meer. BBC, London 2012.

<sup>20</sup> Vgl. Robert Kaplan, Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power. Reprint, New York 2011; vgl. Sebastian Bruns, Multipolarity Under the Magnifying-Glass: Establishing Maritime Security Off the Horn of Africa, in: Sicherheit + Frieden 3-2009, S. 174-179.

Was haben diese Konfliktherde gemeinsam? Diese kleine *Tour d'horizon* zeigt, dass aktuelle und zukünftige Konfliktlinien gerade für Seestreitkräfte verstärkt Aufgaben bereithalten; häufig multinational und zum Teil im Verbund mit anderen Teilstreitkräften operierend, zum Teil eingebettet in diplomati-

sche Anstrengungen. Ein weiterer gemeinsamer Nenner ist, dass diese Konflikte nur an der Peripherie des Gültigkeitsbereichs des Nordatlantikpaktes stattfinden. Man muss sich fragen, ob der Anti-Piraterie-Einsatz der NATO geographisch und politisch tatsächlich schon das Höchste der Gefühle ist.<sup>21</sup>

Mag der Appetit der NATO-Allianz auf globale Interventionen – insbesondere potentiell langwierige Stabilisierungsoperationen an Land – gering sein; zur See muss sie sich nach den Worten des ehemaligen Herausgebers der Wochenzeitung DIE ZEIT, Theo Sommer, „aktiv einmischen, wo immer es um die Sicherung der Handelswege geht, ohne deren reibungsloses Funktionieren unsere Wirtschaft zusammenbrechen würde: am Horn von Afrika, in der Arabischen See, im Indischen Ozean und in der Straße von Hormus“.<sup>22</sup>

Dieser merkantilistische Ansatz verhehlt jedoch nicht, dass die NATO-Allianz, die den ebenso trennenden wie vereinigenden (Nord-) Atlantik bereits in ihrem Namen trägt,<sup>23</sup> sich seit mehr als zwei Jahrzehnten in einer Konsolidierungs- und Neuorientierungsphase befindet. Sie muss vermehrt darstellen, welche Rolle ihre Seesicherheitskräfte in Gegenwart und Zukunft spielen können.

Die bemerkenswerte Organisation in multinationalen Verbänden – vor wie nach der Zeitenwende 1989/1990 – ist eine ansehnliche Erfolgsgeschichte, auf die man durchaus stolz sein kann. Sie bietet im Bereich der Seestreitkräfte einen guten Ansatzpunkt für das von NATO-Generalsekretär Rasmussen betriebene zunehmende *Pooling & Sharing* im Sinne von *Smart Defense*. Die Europäer sind hier gefor-

dert, denn ohne eine engere sicherheitspolitische Zusammenarbeit droht der alte Kontinent irrelevant zu werden. Paul Anton-Krüger von der Süddeutschen Zeitung schrieb dazu: „Allein 2009 und 2010 sanken die Verteidigungsausgaben der NATO-Partner diesseits des Atlantiks um insgesamt etwa 45 Milliarden US-Dollar, was etwa dem deutschen Jahresbudget für Verteidigung entspricht. Der Anteil der USA an den gesamten Verteidigungsausgaben des Bündnisses erreicht heute einen Anteil von fast 75 Prozent, während er vor einem Jahrzehnt nur knapp über die Hälfte betragen hat.“<sup>24</sup>

Die Bundesrepublik hat die Zuständigkeit für das *Pooling Maritime Aircraft*-Projekt übernommen, also der NATO-weiten Verfügbarmachung von modernen Seeaufklärungsflugzeugen, die auf Anfrage den Mitgliedsstaaten des Bündnisses zur Verfügung gestellt werden.<sup>25</sup> Allerdings hat diese Zusammenführung auch ihre Risiken: Zu denken ist hier an die Versuchung, über das *Pooling & Sharing* eine eigene, kalte Abrüstung durchzuführen. Auch die Notwendigkeit, weiter in Forschung und Entwicklung von Spitzentechnologie zu investieren, um Fähigkeiten zu erhalten und auszubauen, steht zur Disposition. Und es sind nicht zuletzt nationale Vorbehalte, die eine auf dem Papier attraktive Lösung in der Praxis schnell zum Scheitern zu bringen drohen: Die deutsche Position im Libyen-Krieg 2011 kam hier bereits zur Sprache; ein weiteres Beispiel findet sich in der europäisch forcierten und hauptsächlich von europäischen Nationen betriebenen gemeinsamen Minenabwehrkomponente (Ständige Minenabwehrgruppen der NATO, SNMCMG-1 und SNMCMG-2). Die *US-Navy*, die die Minenkomponente in ihrer Flottenpolitik beinahe traditionell vernachlässigt, wird sich nur ungern darauf verlassen, dass ihr die europäischen Einheiten in die ersten Einsätze auch jenseits der NATO-Peripherie folgen.

Ob sich für das transatlantische Militärbündnis nach dem perspektivischen Rückzug aus dem

<sup>21</sup> Vgl. Felix Usahma Darrah, Die NATO im Indischen Ozean, in: Europäische Sicherheit: Politik, Wirtschaft, Technik, Streitkräfte, 58. Jahrgang, 1/2010, S. 36-40. Für kritische Einschätzungen zur geographischen Dimension insbesondere europäischer Sicherheitspolitik östlich des Suezkanals siehe Felix Seidler, East of Malacca: Europas sicherheitspolitisches Limit, Seidlers Sicherheitspolitik, 05. August 2012

<sup>22</sup> Theo Sommer, Ausgedient, in: Loyal – Magazin für Sicherheitspolitik 9/2012, S. 26-29, S. 27.

<sup>23</sup> Vgl. Till, Seapower, S. 37.

<sup>24</sup> Paul-Anton Krüger, Magische Formel, in: Loyal – Magazin für Sicherheitspolitik 9/2012, S. 7-13, S. 7.

<sup>25</sup> Vgl. North Atlantic Treaty Organization (Hrsg.), NATO Fact Sheet, Multinational Projects, S. 1.

Kontinentalkonflikt Afghanistan ein Fenster der Gelegenheit für maritime Schwerpunkte bietet, bleibt angesichts anzunehmender Konfliktmüdigkeit und introvertierter Hoffnung auf abermalige Friedensdividenden in den Gesellschaften des Westens abzuwarten. Die Veröffentlichung der *Alliance Maritime Strategy*<sup>26</sup> am 18. März 2011 zeigt immerhin, dass sich das Bündnis seiner maritimen Tradition verpflichtet fühlt und zukünftige Betätigungsfelder durchaus in Betracht zu ziehen bereit ist.

Die NATO ist bereits jetzt z.B. mit ihrer Rolle in der seegestützten Ballistic Missile Defense in zukunftsweisende sicherheitspolitische Herausforderungen eingebunden; bei der *Operation Active Endeavour (OAE)* im Mittelmeer gewährleisteten NATO-Marinen seit über einem Jahrzehnt geräuschlos Sicherheitspolitik vor Ort. Diese Aufgaben sollen nicht zuletzt auf indirektem, geschmeidigem Wege ermöglichen, dass die Bedingungen für Handel und Austausch weiter bestehen – haben also eine systemische Dimension.

Aktuell ist darüber hinaus die Rolle der NATO-Operation *Ocean Shield* in der Piraterie-Bekämpfung vor Ostafrika zu nennen. Auch wenn Piraterie sicher nicht zu den existenzbedrohlichsten sicherheitspolitischen Herausforderungen zählt, so zeigt sich doch hier ganz deutlich der Wandel hin zu Seesicherheitskräften in der post-modernen Welt. Nicht mehr nur der Schutz des Welthandels selbst durch begleitete und gesicherte Konvois, sondern auch der systemische Ansatz ist von überragender Bedeutung; nicht der unmittelbare Schutz des Seehandelsverkehrs, sondern die Sicherung des prosperierenden Systems, das sicheren Seehandel erst ermöglicht, ist das übergeordnete Ziel.

Seestreitkräfte schützen das System demnach sowohl direkt durch das, was sie auf See tun als auch indirekt durch das, was sie von See aus tun (die Verteidigung der Bedingungen an

Land, die Handel erst möglich machen).<sup>27</sup> Das erfordert allerdings einen Ansatz, der strategisch über den geographischen Horizont und die Zwänge des zeitlichen Horizonts hinaus denkt.

Die NATO ist und bleibt ein Militärbündnis, doch sie sollte weitere Konsultation und politische Vertiefung wagen. Das süße Gift der europäischen sicherheitspolitischen Integration innerhalb der Europäischen Union hat bei fast allen NATO-Mitgliedsstaaten auf dem alten Kontinent das Momentum einer stärken politischen und rüstungswirtschaftlichen Zusammenführung innerhalb des NATO-Bündnisses erlahmen lassen. Möglicherweise besteht aber in dem Maße, in dem die Gemeinsame Europäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) an Attraktivität verliert – die oft als Konkurrenz zur NATO gesehen wurde – wieder Hoffnung für mehr Tempo auf dem NATO-Gleis.

Denn: Die maritime Komponenten von Sicherheitspolitik, d.h. Vorsorge, Abschreckung, Krisenbewältigung und auch Kampfeinsätze werden vor dem Hintergrund globaler Trends – Zunahme des Seehandels, technologische Entwicklungen, Klimawandel, Demographie und Migration, Rückzug von staatlichem Einfluss (scheiternde Staaten), Abkehr von heereszentrierten, politisch schmerzhaften und perspektivisch langjährigen Stabilisierungseinsätzen – insgesamt eher zu- denn abnehmen.

Seestreitkräfte müssen jedoch wieder Konzepte präsentieren, die der Begegnung dieser Herausforderungen dienen, freilich im Rahmen von Bündnissen und unter dem Primat demokratisch herbeigeführter politischer Entscheidungen. Mit der Wirtschafts- und Währungskrise ist dieser Bedarf sogar noch gestiegen. Bereits heute müssen jene Schiffe und Boote auf Kiel gelegt werden, die noch in zwanzig, dreißig oder gar vierzig Jahren in der

<sup>26</sup> North Atlantic Treaty Organization (Hrsg.), *Alliance Maritime Strategy*.

<sup>27</sup> Till, *Seapower*, S. 6; Originaltext samt Hervorhebungen: “[N]avies ‘protect the system’ both directly by what they do at sea (by defending trade) and indirectly by what they do from the sea (by defending the conditions ashore that make that trade possible).”

Flotte sind – angesichts der realen Ungewissheit zukünftiger sicherheitspolitischer Aufgaben eine veritable Herausforderung. Ähnlicher Weitblick ist auch für die fliegende Flotte nötig sowie für die Personal- und Standortplanung. Angesichts der Erfahrungen, die wir aus der Bundesrepublik Deutschland kennen, sicher kein leichtes Unterfangen.

Das Zwischenfazit lautet daher: Es droht ein „Perfekter Sturm“, ähnlich wie ihn Hollywood in der Verfilmung von Sebastian Jungers gleichnamigem Roman im Blockbuster des Jahres 2000 inszeniert hat. In dem auf wahren Begebenheiten basierenden Stoff treffen in einem seltenen Naturereignis mehrere Stürme aufeinander und formen eine gewaltige Schlechtwetterfront. Übertragen auf das vorliegende Sujet bedeutet das: Es drohen einerseits tektonische sicherheitspolitische Entwicklungen mit schwer zu berechenbaren, gar unabsehbaren Folgen und andererseits neo-isolationistische Spardiktate. Darüber hinaus fordert die gegenwärtige Wirtschafts- und Währungskrise in einem Maße öffentliche Aufmerksamkeit, dass sicherheitspolitische Überlegungen und das Verständnis für die Möglichkeiten und Zwänge des Maritimen darunter sehr zu leiden drohen.

## 5. Sechs ausgewählte NATO-Marinen unter Druck

Die ersten Ausläufer, um im Bilde zu bleiben, sind bereits jetzt zu spüren. Was bedeutet das für ausgewählte NATO-Marinen? Im letzten Abschnitt kommen kurz sechs ausgewählte Länder zur Sprache: Die Euro-Sorgenkinder Spanien, Italien und Griechenland machen den Anfang. Alle drei Staaten hätten die eingangs vorgenommene Sektion des Vortragsthemas überstanden und stehen also zu Recht im Blickpunkt. Die Seemächte Großbritannien und USA sowie die Bundesrepublik Deutschland bilden den Schluss.

Griechenland, Italien und Spanien sind im NATO-Kontext natürlich einerseits von Bedeutung, da sie als Mittelmeeranrainer ein ganz ausgeprägtes Interesse an der dortigen sicherheitspolitischen Lage haben. Wie unter dem Brennglas lassen sich auch hier Entwick-

lungen beobachten, die uns bereits zum Teil seit Jahren beschäftigen, zum Teil aktuell sind, zum Teil auch einen Blick in die Zukunft ermöglichen. Erinnerung sei an Flüchtlingsströme, an die möglichen Folgen des Klimawandels und an den zunehmenden Seeverkehr; zu denken ist auch an die bereits genannten Einsätze wie z.B. im Libyen-Krieg oder im Rahmen der *Operation Active Endeavour*. Auch die fragile Seesicherheitssituation im östlichen Mittelmeer bedarf der Einbeziehung in die Risikoanalyse.<sup>28</sup>

Zum anderen stellen Madrid, Rom und Athen immer wieder Einheiten für internationale Verbände und Einsätze ab. Ob das in Zukunft so möglich sein wird? Es ist nicht nur die Verpflichtung zum Sparen selbst, die die Streitkräfte hart trifft. Die großen Zwänge, denen sich die Regierungen in Spanien, Italien und Griechenland (wie auch in anderen europäischen Ländern) unterwerfen müssen, führen zunehmend zu innenpolitischer Radikalisierung. Griechenland rechnet 2013 z.B. mit einer durchschnittlichen Arbeitslosigkeit von 22,3 % (bei einer Jugendarbeitslosigkeit von 55 %). Auch in Spanien ist fast jeder vierte Bürger ohne Job, die Arbeitslosigkeit liegt bei 24,5 % (Jugendarbeitslosigkeit: 53%). In diesen Zeiten in Streitkräfte zu investieren, ist also untertrieben gesagt unpopulär. Dabei sind die Ausgaben für Instandhaltung, Modernisierung und Neubau von Einheiten wichtig, will man national und im Bündnis Fähigkeiten bereitstellen können. Nichts weniger als die Aufrechterhaltung einer möglichst breiten Fähigkeitspalette (*full-spectrum force*)<sup>29</sup> steht für diese Nationen zur Disposition.

<sup>28</sup> Vgl. Basil Germond/Eric Grove, *Maritime Security in the Mediterranean*. European and Transatlantic Approaches, Mediterranean Paper Series, Washington 2010.

<sup>29</sup> Vgl. Larrabee/Johnson/Gorden et al., *NATO and the Challenges of Austerity*, a.a.O., S. xiv. Die politisch formulierte Absicht, Seestreitkräfte mit einem breiten Fähigkeitsportfolio vorzuhalten, dürfte zukünftig unter erheblichen Druck v.a. in den Schuldenstaaten kommen, Anm. d. Verf.

### 5.1. Griechenland

Die Griechische Marine steht seit geraumer Zeit in dem Ruf, etwas hinter den übrigen NATO-Partnern hinterherzuhinken. Schon der Beitritt 1952 geschah mit „Second-Hand“-Schiffen; dieses Vorgehen hat die Flottenstruktur der alten Seemacht Griechenland bis heute geprägt. Häufig dominiert kurzfristiges Schnäppchen-Denken und ggf. frühzeitig zu tätige Investitionen zur Verlängerung der Einsatzbereitschaft werden außer Acht gelassen. Wenn die Kosten aus dem Ruder laufen, ist eine vorzeitige Ausmusterung oft nicht mehr abzuwenden. So riskiert man schnell massive Fähigkeitslücken: im Fall der Griechen sind dies aktuell Flugabwehr im Verband, amphibische (v.a. teilstreitkraftgemeinsame) Operationen und die allgemeine Luftraumverteidigung. Bei Neubauten hat Griechenland in der Vergangenheit ebenfalls nicht gegläntzt: Manch einer wird sich an das Possenspiel erinnern, als es um ein nicht abgenommenes U-Boote der Klasse 214 aus deutscher Produktion ging. Dennoch: Angesichts der geographischen Lage und den vielfältigen „*Maritime Security Operations*“-Aufgaben der Seestreitkräfte – auch im Bündnis – hat man es aber trotz der massiven Einschnitte im Staatshaushalt bisher geschafft, die Notwendigkeit einer Küstenmarine zu erklären und daher noch Mittel dafür zu bewahren.<sup>30</sup> Die Betonung liegt auf Küstenmarine: Man darf nicht zuletzt hinsichtlich der weiteren Entwicklung der griechischen Staatshaushaltskonsolidierung skeptisch sein, ob so bald wieder griechische Einheiten außerhalb des Mittelmeeres zu sehen sein werden.

### 5.2 Italien

Griechenlands westlicher Nachbar Italien darf für sich beanspruchen, den 2. Platz in einer ganz besonderen Kategorie zu belegen: Nur die USA haben mehr Flugzeugträger in Fahrt als die *Marina Militare*. In Italien ist man aufgrund der geographischen Lage vor allen Dingen mit regionaler Krisenprävention und Kri-

senbewältigung befasst. Asymmetrische Bedrohungen wie Terrorismus, illegale Migration, Drogen- und Waffenschmuggel dominieren die Agenda. In multinationalen Einsätzen wie UNIFIL (UN-Task Force im östlichen Mittelmeer, u.a. auch unter Beteiligung der Deutschen Marine) und ATALANTA (EU-Mission am Horn von Afrika zum Schutz von Schiffen des Welternährungsprogrammes) und im Libyen-Krieg hat sich Italien mit Seestreitkräften beteiligt. Auch in transatlantischen Missionen hat sich Italiens Marine bereits gezeigt: So besuchte die Fregatte ANDREA DORIA (D-553) 2010 Brasilien. Im selben Jahr verlegte der Flugzeugträger CAVOUR (CVH-550) im Zuge der humanitären Hilfe für das von einem deaströsen Erdbeben heimgesuchte Haiti in die Karibik.

Ein Flottengesetz von 1970 mandatiert bis heute eine moderne und ausgewogene Flotte. Haushaltsprobleme sind für die Marine Italiens allerdings nichts Neues. In den letzten Jahren hat man oft versucht, internationale Kooperationen zum Zwecke der Kosteneinsparung auf den Weg zu bringen. Der Exportmarkt für eigene Entwicklungen bleibt dabei stets im Blick, auch hinsichtlich zukünftiger Vorhaben. In Planung sind *Offshore Patrol Vessels (OPV)* sowie bis zu drei amphibische Transportdocks (Typ LHD) bzw. amphibische Angriffsschiffe (Typ LHA).<sup>31</sup> Ob sich das Vorhaben, eine kleine, aber technisch exzellente Flotte vorzuhalten, durchführen lässt, wird wohl nur die Zeit zeigen. Erinnert sei an das Vorhaben, Senkrechtstarter-Kampffjets vom Typ *Joint Strike Fighter F-35B* beschaffen zu wollen. Das amerikanische Programm ist schon jetzt mit hohen Kosten belegt. In dem Maße, in dem auch Italiens Staatsschuldenkrise eskaliert, sind Kürzungen im Verteidigungshaushalt unumgänglich. Schon jetzt sieht man sich streitkräfteweit mit Kürzungen von 22% konfrontiert und muss auf 33.000 Soldaten verzichten: „*Like other key NATO Europe governments, the Italian government has underestimated the cost of converting from a conscription system to an all-volunteer force.*“<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Vgl. Conrad Waters, Regional Review: Europe and Russia, in: Conrad Waters (Hrsg.), World Naval Review 2011, Barnsley 2010, S. 56-75, S. 67.

<sup>31</sup> Vgl. Waters, Regional Review, a.a.O., S. 62.

<sup>32</sup> Larrabee/Johnson/Gordon et al., NATO and the Challenges of Austerity, a.a.O., S. xiv.



### 5.3 Spanien

Ebenso wie Italien hält auch Spanien zwei Flugzeugträger in Dienst: Es sind dies die ältere, bald auszumusternde PRINCIPE DE ASTURIAS (R-11) und der Neubau JUAN CARLOS I (L-61). Die Nähe zu Nordafrika und die lange Küsten bestimmen auch hier die Aufgaben der Seestreitkräfte. Darüber hinaus gibt es Exklaven und die Kanarischen Inseln, die im Sinne der geostrategischen Position das politische Denken und Handeln bestimmen. Die Straße von Gibraltar – hier sind Nordafrika und Europa nur 15 km voneinander entfernt – weist eine der höchsten Verkehrsdichten im weltweiten Seehandelsverkehr auf. Ferner spielt die maritime Wirtschaft für Spanien eine zentrale Rolle. Daraus speist sich auch die Notwendigkeit, eine ausbalancierte Flotte mit hohem technischem Anspruch vorzuhalten. Spanien legt neben der OPV- und U-Boot-Komponente daher auch großen Wert auf amphibische Fähigkeiten. Die GALICIA-Klasse – GALICIA (L51) und CASTILLA (L52) – entspricht weitgehend der ROTTERDAM-Klasse der niederländischen Marine, die wiederum als mögliches Vorbild für ein zukünftiges deutsches *Joint Support Ship (JSS)* ins Spiel gebracht wird. Ferner ist Spanien das einzige europäische Land neben Norwegen, das das hochmoderne AEGIS-Warn- und Feuerleitsystem betreibt. Die Aufrechterhaltung dieser Fähigkeit macht Spanien zu einem zentralen Partner der USA. Die steigende Bedeutung des Marinestützpunktes Rota für die US-Operationen (ab 2014 auch Heimathafen für vier dort stationierte US-Zerstörer vom Typ ARLEIGH BURKE) spricht für sich. Allerdings bleibt auch künftig ein zentraler Bestimmungsfaktor, ob es Madrid gelingt, projektierte Neubeschaffungen zu finanzieren und so die Flotte weiter zu modernisieren. Davon ist Spanien allerdings bisher recht weit entfernt: im aktuellen Verteidigungshaushalt sind 40% einzusparen. Anschaffungen wie der Ersatz für die veralteten Fregatten der SANTA-MARIA-Klasse (überarbeitetes Design der amerikanischen OLIVER-HAZARD-PERRY-Klasse) oder der avisierte Kauf von Senkrechtstartern F-35B werden in gro-

ßem Maße von der Gesundheit der Staatsfinanzen abhängen.<sup>33</sup>

Nun bilden drei Marinen freilich nur einen unvollständigen Querschnitt von NATO-Seestreitkräften. In gebotener Kürze sollen drei weitere Nationen in die Betrachtung einbezogen werden.

### 5.4 Großbritannien

Das Schicksal Großbritanniens, der „größten und potentesten Flotte Europas“<sup>34</sup> steht in engem Zusammenhang mit den mandatierten Einsparungen in Höhe von 15-20 % bis 2015, die 2010 von der *Strategic Defense and Security Review* angeschoben wurden. Dabei erfreuen sich die Modernisierung der Nuklear-Unterseebootkomponente und die Neubeschaffung der Flugzeugträger (QUEEN-ELIZABETH-Klasse) sowie die modernen Zerstörer vom Typ 45 DARING noch erheblichen politischen Rückenwindes. Ohnehin ist Londons Verteidigungs- und Militärpolitik eher als Teil des fortgesetzten Schrumpfens des ehemaligen Empires denn als unmittelbare Folge der Wirtschaftskrise zu sehen, auch wenn deren Folgen im Vereinigten Königreich zu spüren sind. Angesichts der Eurokrise, die längst auch eine Krise des politischen Europas geworden ist, bleibt Großbritanniens künftige Bündnispolitik ein lohnenswertes Beobachtungsfeld. Ob EU-Brüssel oder NATO-Brüssel: Großbritannien befindet sich nach dem Irak-Krieg und im Zuge des perspektivischen Afghanistanabzuges in einer abermaligen Findungsphase. Auch wenn in diesem Jahr der 30. Jahrestag des Falklandkrieges mit einigem britischen Wehklagen begangen wurde, dass heute eine solche Operation nicht mehr durchführbar sei: Die nunmehr verkleinerte, vieler Fähigkeiten beraubte *Royal Navy* versucht, die schwere See halbwegs abzuwettern und vor allem ihre Pläne für strategische Plattformen (Flugzeugträger, U-Boote) durch dieses fiskalpolitisch schwierige Jahrzehnt zu retten.

<sup>33</sup> Vgl. Waters, *Regional Review*, a.a.O., S.62-63.

<sup>34</sup> Waters, *Regional Review*, a.a.O., S. 63.

## 5.5 USA

Auch für die Vereinigten Staaten von Amerika als Nation mit den vergleichsweise fähigsten Seestreitkräften gelten die oben skizzierten sicherheitspolitischen Herausforderungen. Im Gegensatz zu den bisher genannten Nationen haben die USA jedoch ganz fundamentale Interessen in den Weltregionen, in die sich andere NATO-Staaten bisher kaum oder gar nicht vorwagen. Die USA haben die einzige wirklich globale Machtprojektionsmarine. Doch das Land hat, aller Wahlkampfretorik zum Trotz, schwer an sich selbst zu tragen. Nach 9/11, nach dem Irakkrieg, nach dem Ende von Osama bin Laden ist man ermattet und es gibt nicht wenige Stimmen, die den Afghanistanabzug herbeisehnen.<sup>35</sup>

Kriegsmüdigkeit und Arbeitslosigkeit sind hoch, die Sparquote hingegen niedrig, die Infrastruktur und die Wirtschaft liegen daneben, die psychologischen Effekte für die amerikanische Seele noch nicht eingerechnet. Am 2. Januar 2013 droht zudem die *Sequestration*, eine selbstauferlegte Maßnahme der Regierung, die über die nächsten neun Jahre bis zu \$1,2 Trillionen Dollar v.a. im Verteidigungshaushalt und in Programmen der Nationalen Sicherheit einsparen soll.<sup>36</sup>

Diese mandatierten Kürzungen sollen die anhaltende politische Blockierung zwischen dem Weißen Haus und den beiden Kammern des Kongresses, die auch in den nächsten Jahren zu erwarten ist, überwinden. Die Folgen für den im letzten Jahrzehnt durchaus aufgeblähten Haushalt des Pentagon sind auf dem Papier abzusehen, die sicherheitspolitischen Konsequenzen bei weitem nicht. Trotz der geringen Wahrscheinlichkeit, dass die USA sich in nächster Zukunft wieder mit Heer, Luftwaf-

fe und Marineinfanterie im asiatischen oder afrikanischen Herzland engagieren werden, heißt das nicht automatisch, dass die US-Marine nun einen großen Teil vom Kuchen abbekommt. Vielmehr scheint eine Ära der Spezialkräfte und Drohnen angebrochen zu sein. Die Hinwendung der Obama-Administration zum Pazifik und das seit geraumer Zeit im Pentagon diskutierte Konzept der *AirSea-Battle (ASB)* dürften der Navy aber immerhin etwas Luft zum Atmen verschaffen. Die Marine müsste sich aber angesichts der massiven Budgetkürzungen wohl von weiteren Neuentwicklungen verabschieden oder Stückzahlen massiv reduzieren. Das Schicksal der innovativen DDG-1000-Zerstörer (ZUMWALT-Klasse), von der lediglich drei Einheiten gebaut werden, könnte auch die Küstenkampfschiffe der FREEDOM- und INDEPENDENCE-Klassen treffen. Ferner haben die Entwicklung und Erprobung des *Joint Strike Fighters F-35*, der in drei Varianten eingeführt werden soll, bereits große Mengen Geld verschlungen. Ob die geplante Anzahl von Jets tatsächlich beschafft wird, muss die Zukunft zeigen. Ähnlich unter Druck dürfte die Flugzeugträgerkomponente sein: Die neue Klasse von Trägern, die derzeit mit der GERALD FORD (CVN-78) in der Entwicklung und Erprobung ist, hat bereits jetzt Entwicklungs- und Beschaffungskosten von über \$20 Milliarden verursacht. Ob angesichts dieser finanziellen Belastungen tatsächlich bis Mitte des Jahrhunderts die geplanten zehn Einheiten eingeführt werden, ist fraglich. Dabei ist die Trägerfrage von zentraler Bedeutung für die künftige Flottenpolitik der USA. Veränderungen in diesem Bereich haben traditionell einen Kaskadeneffekt in anderen Bereichen: weniger Flugzeugträger bedeuten weniger Begleit- und Hilfsschiffe sowie weniger Flugzeuge. Da Kriegsschiffe hochspezielle Entwicklungen mit Zeithorizonten weit über die Dekade hinaus sind, welche nicht ohne weiteres von der Stange gekauft werden können, droht ferner der Verlust industriellen Potenzials und operativer Fähigkeiten, die nicht von heute auf morgen wieder in die Flotte eingeführt werden können.

Bündnispolitisch drängt sich die Schlussfolgerung auf, dass die NATO für die USA nur noch ein Forum ist, aus dem man sich fallweise

<sup>35</sup> Vgl. Sebastian Bruns, Die USA zehn Jahre nach 9/11: „In Search of Monsters to Destroy“?, in: Institut für Sicherheitspolitik (Hrsg.), Jahrbuch Terrorismus 2011/2012, Leverkusen 2012, S. 337-355.

<sup>36</sup> Vgl. Stormy-Annika Mildner/Henriette Rytz/Sonja Thielges, Ein neues Mandat für Präsident Obama. Herausforderungen für die zweite Amtszeit, SWP Aktuell Nr. 66 (November 2012), S. 3-4.

bedient; zu enttäuscht ist man auf der anderen Seite des Atlantiks von europäischer Trägheit, zu sehr in manchen Zirkeln fokussiert auf Asien und den West-Pazifik. Doch die NATO bleibt als Liga der Demokratien auch in Zukunft der maßgebliche transatlantische Referenzrahmen, das sollte man bei allen nüchternen Aussichten nicht vergessen.

### 5.6 Deutschland

Last but not least: Die Deutsche Marine. Sie war im europäischen Vergleich unter den ersten, die den berühmt-berüchtigten Gürtel enger schnallen musste: Im Verteidigungshaushalt 2013 sollen 7,8 Mrd. Euro eingespart werden.<sup>37</sup> Mit der Außerdienststellung der Klasse 206A wurde die Anzahl der U-Boote auf einen Schlag halbiert; die Zukunft der Korvette K-131 ist unsicher und auch die Absicht, zwei *Joint Support Ships* anzuschaffen, existiert vorerst lediglich auf dem Papier. Sicher ist hingegen der Verzicht auf die Schnellbootkomponente und die Halbierung der Minenabwehreinheiten. Allerdings ist auch zu unterstreichen, dass die Deutsche Marine sich seit 1990 in einer steten Transformation von der *Escort Navy* zur *Expeditionary Navy* befindet.<sup>38</sup> Doch die NATO spielt im EU-fixierten Politikbetrieb von heute und in der sie umgebenden Gesellschaft höchstens noch eine untergeordnete Rolle. So verwundert es nicht, mit welchem Gleichmut der politische Fall-Out der Nicht-Beteiligung am Libyen-Einsatz, ein international desaströses Signal, hingenommen wurde. Die Frage bleibt im Raum stehen, wie lange die rudimentäre sicherheitspolitische Kultur keine wirklich gravierenden Probleme bereitet.

Mit Blick auf das Maritime und die Marine kann man immerhin die Auffassung vertreten, dass die ersten Schritte des Weges gegangen werden, das Anliegen deutlich zu formulieren und es in die entsprechenden politischen und gesellschaftlichen Kreise zu tragen. Dies ist

jedoch ein langer, mühsamer Weg – und wenn man an die Art und Weise denkt, mit der noch immer reflexartig U-Boot-Geschäfte mit Israel<sup>39</sup> oder Patrouillenbootlieferungen nach Westafrika aufgeregt und atemlos ohne Rücksicht auf sicherheits- oder industriepolitische Interessen zerredet werden, muss man sich um die Zukunft Sorgen machen. Wird die Bundesrepublik Deutschland ihrem Stellenwert in der NATO gerecht? Es ist nicht sicher, ob man sich diese Frage in Berlin jeden Tag wirklich aufs Neue stellt. Denn eine Gefahr droht abseits von schmerzhaften finanziellen Einschnitten sehr wohl: Selbst wenn es gelingt, langfristige, perspektivische Überlegungen zu formulieren und sie in eine breite Öffentlichkeit zu tragen, könnten kurzfristige, übereilte und letztlich kurzsichtige Entscheidungen schnell einen Strich durch die Rechnung machen.

## 6. Zusammenfassung und Schluss

NATO-Marinen stehen trotz ihrer vielfältigen laufenden und perspektivischen Einsätze vor einer schweren Bewährungsprobe sowohl auf dem fiskalpolitischen Feld als auch im intellektuellen Bereich:

*„As Washington focuses increasing attention on enhancing stability and security in Asia, pressure is likely to grow on America’s European allies to take greater responsibility for providing security in areas such as the Mediterranean littoral, where Europe has strong historical interests. The planned cuts, however, will greatly limit NATO Europe’s ability to assume any such responsibility.“<sup>40</sup>*

Gleichzeitig sollte man sich darauf besinnen, dass Seestreitkräfte ihren optimalen Nutzen bereits im Frieden ausspielen. Um es nochmals mit Robert Rubel zu sagen: Investitionen in maritime Fähigkeiten sind am sinnvollsten und effektivsten, wenn keine unmittelbare,

<sup>37</sup> Vgl. Larrabee/Johnson/Gordon et al., NATO and the Challenges of Austerity, a.a.O., S. xiii.

<sup>38</sup> Vgl. Autorenteam Flottenkommando, Die Deutsche Marine ist eine Marine im Einsatz, in: Marineforum 11/2012, S. 8-13.

<sup>39</sup> Vgl. Sebastian Bruns, Die Scheinheiligkeit der Debatte über die U-Boote für Israel. Deutschlands Agenda, 8. Juni 2012.

<sup>40</sup> Larrabee/Johnson/Gordon et al., NATO and the Challenges of Austerity, a.a.O., S. xi.

direkte Gefahr droht.<sup>41</sup> Gleichzeitig haben z.B. einige skandinavische Staaten die Aufgabe *Pooling & Sharing* angenommen und gehen voran.<sup>42</sup> Diesen positiven Elan sollten man aufgreifen und weitertragen. Dazu bedarf es allerdings selbstbewusster politischer und militärischer Überzeugungstäter mit Weitblick und mit Mut zu strategischem Denken. Sich nicht im „Klein-Klein“ zu verheddern, sondern auch das „große Ganze“ im Blick zu behalten und es vor allen Dingen nach außen zu tragen – über allgemeine und politische Bildung, über Medien, über Multiplikatoren, über nachhaltige Investitionen in sicherheitspolitische Forschung – ist die Zukunftsaufgabe in allen NATO-Staaten, ob sie Mitglied der Eurozone sind oder nicht.

## 7. Quellen- und Literaturverzeichnis

Autorenteam Flottenkommando, Die Deutsche Marine ist eine Marine im Einsatz, in: *Marineforum* 11/2012, S. 8-13.

Barrett, Mark/Bedford, Dick/Skinner, Elizabeth/Vergles, Eva, Assured Access to the Global Commons. Supreme Allied Command Transformation, North Atlantic Treaty Organization, Norfolk, VA, April 2011.

Bruns, Sebastian, Multipolarity Under the Magnifying-Glass: Establishing Maritime Security Off the Horn of Africa, in: *Sicherheit + Frieden* 3-2009, S. 174-179.

Ders., mit Makdissi, Jasna, Kehrt der Kalte Krieg in den Nahen Osten zurück? Warum die russischen Marinepläne den Westen beunruhigen, in: *Marineforum* 10/2009, S. 10-11.

Ders., Die Scheinheiligkeit der Debatte über die U-Boote für Israel. *Deutschlands Agenda*, 8. Juni 2012. <http://atlantische-initiative.org/2012/06/08/die-scheinheiligkeit-der-debatte-uber-die-u-boote-fur-israel> [12.12.2012].

Ders., Die USA zehn Jahre nach 9/11: „In Search of Monsters to Destroy“?, in: *Institut für Sicherheits-*

*politik* (Hrsg.), *Jahrbuch Terrorismus 2011/2012*, Leverkusen 2012, S. 337-355.

Darrah, Felix Usahma, Die NATO im Indischen Ozean, in: *Europäische Sicherheit: Politik, Wirtschaft, Technik, Streitkräfte*, 58. Jahrgang, 1/2010, S. 36-40.

Germond, Basil/Grove, Eric, *Maritime Security in the Mediterranean*. European and Transatlantic Approaches, Mediterranean Paper Series, Washington 2010, [http://www.uclan.ac.uk/schools/built\\_natural\\_environment/research/csd/files/GermondGrove\\_PolicyPaper.pdf](http://www.uclan.ac.uk/schools/built_natural_environment/research/csd/files/GermondGrove_PolicyPaper.pdf) [26.11.2012].  
“Global Economic Crisis Refuses to Go Away“. Johan Nylander, *The Swedish Wire*, 21. November 2012. <http://www.swedishwire.com/component/content/article/26:economy/15447:global-economic-crisis-refuses-to-go-away> [23.11.2012].

Grove, Eric, *The Future of Sea Power*, London 1990.

Kaplan, Robert, *Monsoon. The Indian Ocean and the Future of American Power*. Reprint, New York 2011.

Krüger, Paul-Anton, Magische Formel, in: *Loyal – Magazin für Sicherheitspolitik* 9/2012, S. 7-13.

Larrabee, Stephen/Johnson, Stuart/Gordon IV, John et al., *NATO and the Challenges of Austerity*. RAND National Defense Research Institute, Santa Monica 2012. [http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2012/RAND\\_MG1196.pdf](http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2012/RAND_MG1196.pdf) [27.11.2012].

Mildner, Stormy-Annika / Rytz, Henriette / Thielges, Sonja, Ein neues Mandat für Präsident Obama. *Herausforderungen für die zweite Amtszeit*, SWP Aktuell Nr. 66 (November 2012), S. 3-4. [http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/aktuell/2012A66\\_mdn\\_rtz\\_tlg.pdf](http://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/aktuell/2012A66_mdn_rtz_tlg.pdf) [27.11.2012]

North Atlantic Treaty Organization (Hrsg.), *NATO Fact Sheet, Multinational Projects*, [http://www.nato.int/nato\\_static/assets/pdf/pdf\\_topics/20120516\\_media\\_backgrounder\\_Multinational\\_Projects\\_en.pdf](http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_topics/20120516_media_backgrounder_Multinational_Projects_en.pdf) [13.11.2012].

North Atlantic Treaty Organization (Hrsg.), *Alliance Maritime Strategy*, [http://www.nato.int/cps/en/natolive/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_75615.htm) [09.11.2012].

Rubel, Robert, *Navies and Economic Prosperity: the New Logic of Sea Power*. Corbett Paper No. 11,

<sup>41</sup> Robert Rubel, *Navies and Economic Prosperity*, a.a.O., S. 19.

<sup>42</sup> Vgl. Kai Peter Schönfeld, *Die Skandinavier gehen in Sachen Pooling and Sharing voran*, *Sicherheit vernetzt*, 11. November 2012.

The Corbett Centre for Maritime Policy Studies,  
October 2012.

Schönfeld, Kai Peter, Die Skandinavier gehen in Sachen Pooling and Sharing voran, Sicherheit vernetzt, 11. November 2012.  
<http://sicherheitvernetzt.wordpress.com/2012/11/11/die-skandinavier-gehen-in-sachen-pooling-and-sharing-voran> [27.11.2012]

Seidler, Felix, East of Malacca: Europas sicherheitspolitisches Limit, Seidlers Sicherheitspolitik, 05. August 2012, <http://www.seidlers-sicherheitspolitik.net/2012/07/east-of-malacca-europas.html> [27.11.2012].

Sommer, Theo, Ausgedient, in: Loyal – Magazin für Sicherheitspolitik 9/2012, S. 26-29.

Stöhr, Florian, Sicherheitspolitische Kultur in Deutschland. Politik und Kultur im Widerstreit? Kieler Analysen zur Sicherheitspolitik Nr. 31, Oktober 2012. [http://www.ispk.uni-kiel.de/fileadmin/user\\_upload/thumbpublikationen/analy\\_senzursp/KAzS31\\_sipol\\_Kultur.pdf](http://www.ispk.uni-kiel.de/fileadmin/user_upload/thumbpublikationen/analy_senzursp/KAzS31_sipol_Kultur.pdf) [26.11.2012.].

Tangredi, Sam, Sea Power. Theory and Practice, in: John Baylis/James Wirtz/Eliot Cohen/Colin Gray (Hrsg.), Strategy in the Contemporary World. An Introduction to Strategic Studies, Oxford 2002, S. 113-136.

Till, Geoffrey, Seapower. A Guide for the Twenty-First Century, 2. Auflage, London/New York 2009.

United States Navy/United States Marine Corps/United States Coast Guard (Hrsg.), A Comprehensive Strategy for 21st Century Seapower, Washington 2007, [www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf](http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf) [26.11.2012].

Waters, Conrad, Regional Review: Europe and Russia, in: Conrad Waters (Hrsg.), World Naval Review 2011, Barnsley 2010, S. 56-75.

*Hochgeschätzte Hinweise hinsichtlich der Seestreitkräfte Griechenlands, Spaniens und Italiens sowie Zugang zu seinem Meldungsarchiv gewährte mir Herr Kapitän zur See a.D. Klaus Mommsen, dem mein herzlicher Dank gebührt. Wertvolle Anregungen und Korrekturen zum Manuskript kamen von Christian Patz, Jannis Jost und Stefan Hansen.*