

Shortland, Anja; Vothknecht, Marc

Article

Marine-Einsatz vor Somalia: mehr als eine Sisyphusarbeit?

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Shortland, Anja; Vothknecht, Marc (2011) : Marine-Einsatz vor Somalia: mehr als eine Sisyphusarbeit?, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 78, Iss. 7, pp. 2-6

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/152091>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Anja Shortland
ashortland@diw.de

Marc Vothknecht
mvothknecht@diw.de

Marine-Einsatz vor Somalia: Mehr als eine Sisyphusarbeit?

Die Marineoperation im Golf von Aden hat auch im vergangenen Jahr das Ausmaß der Piraterie vor den Küsten Somalias nicht entscheidend verringern können. Neben einer sich extrem schwierig gestaltenden Strafverfolgung führt vor allem die Größe des betroffenen Seegebiets dazu, dass Piraten bei ihren Attacken oft ungestört bleiben und nur in seltenen Fällen verurteilt werden können. Zudem zeigt sich, dass durch die Präsenz der Marine im Golf von Aden das Problem lediglich auf die offene See verlagert wird. Dennoch erfüllt die Marineoperation einen wichtigen Zweck: Um einer Eskalation der Gewalt und einer Verwicklung in den Krieg gegen den Terror aus dem Weg zu gehen, meiden die Piratengruppen den Kontakt zu islamistischen Gruppen in Somalia. Eine Finanzierung des globalen Terrors über die erpressten Lösegelder konnte so bisher verhindert und so ein bedeutender Beitrag zur internationalen Sicherheit geleistet werden.

Seit Mai 2002 sind Marineverbände der internationalen Staatengemeinschaft vor den Küsten Somalias präsent, zunächst als Reaktion auf die Anschläge vom 11. September 2001 und seit August 2008 auch explizit zur Bekämpfung der ausufernden Piraterie. Die vorliegende Studie untersucht den Erfolg dieser Marineeinsätze beim Erreichen der beiden Ziele Terrorabwehr und Pirateriebekämpfung.¹ Die Analyse basiert auf Experteninterviews und einem statistischen Modell. Im Unterschied zu einer verwandten, früheren Studie² nutzen wir hier täglich erhobene Daten zu Piratenangriffen vor der Küste Somalias und können mit dem betrachteten Zeitraum Januar 2008 bis Juni 2010 die jüngsten Entwicklungen berücksichtigen. Im Fokus stehen dabei die Verhaltensmuster der Piraten sowie deren mögliche Verbindung zu radikal-islamistischen Gruppen in Somalia und damit zum globalen Terror.

Unverändert hohe Piraterie vor den Küsten Somalias

Piratenangriffe vor Somalia sind kein neues Phänomen, vereinzelte Attacken auf Fischerboote wurden schon in den 1950er Jahren berichtet.³ Mit dem Zusammenbruch des somalischen Staates 1991 und dem seither andauernden Bürgerkrieg allerdings hat die Piraterie eine neue Qualität erreicht und sich insbesondere in den letzten Jahren zu einer lukrativen und bedeutenden Einnahmequelle für ganze Küstenabschnitte entwickelt. Angriffe auf Schiffe der Welthungerhilfe 2006 und 2007 sowie ein deutlicher Anstieg erfolgreicher Schiffskaperungen 2008 führten schließlich

¹ Shortland, A., Vothknecht M.: Combating „Maritime Terrorism“ off the Coast of Somalia. DIW Discussion Paper, 1079, Berlin 2010.

² Shortland, A.: Piraterie in Somalia: Ein gutes Geschäft für Viele. DIW Wochenbericht Nr. 29/2010.

³ Murphy, M.: Somalia: the New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa, 2010, Columbia University Press.

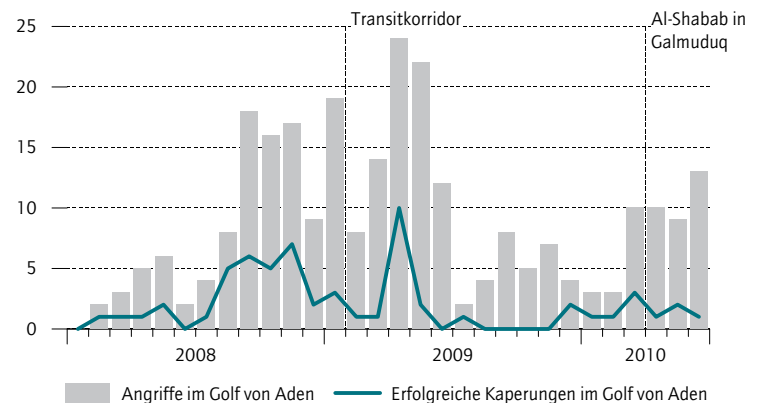
zur Reaktion der internationalen Gemeinschaft: Auf Grundlage von vier Resolutionen des UN-Sicherheitsrates (1814, 1816, 1838, 1846) sind heute mehr als 30 Nationen an Marineeinsätzen zur Eindämmung der Piraterie im Golf von Aden beteiligt.

Wichtigstes Element der Piratenbekämpfung ist dabei der im Februar 2009 eingerichtete Transitzkorridor, der Schiffe bei der Durchquerung des Golfs vor Piratenangriffen schützen soll. Da die Größe des Seegebiets eine permanente Begleitung durch Konvois unmöglich macht, sind die Kriegsschiffe entlang des Korridors so positioniert, dass sie bei Angriffen möglichst schnell zur Hilfe kommen können. Attackierte Schiffe sind daher bei der Abwehr des Angriffs bis zum Eintreffen der Seestreitkräfte für etwa 20 Minuten auf sich gestellt. Der Transitzkorridor, die Einhaltung der von der Marine ausgegebenen Verhaltensempfehlungen und verstärkte zusätzliche Schutzmaßnahmen an Bord haben insgesamt dazu beigetragen, dass Piraten vermehrt am Entern der Schiffe gehindert werden konnten (Abbildung 1).

Die Erfolgsquote der Piraten im Golf von Aden ist mit der Einführung des Transitzkorridors nachhaltig um etwa 25 Prozent gesunken (Tabelle 1, Spalte 5). Dennoch hält die Marinepräsenz die Piraten nicht davon ab, ihr Glück auch weiter unter den Augen der globalen Armada zu suchen. Die Anzahl der Angriffe somalischer Piraten bleibt nach 217 gemeldeten Attacken 2009 mit insgesamt 218 Vorfällen 2010 auf einem konstant hohen Niveau, das fast doppelt so hoch ist wie 2008 mit 111 Angriffen. Dabei ist im Golf von Aden kein Einfluss der Marinepräsenz auf die Angriffswahrscheinlichkeit nachweisbar (Tabelle 1, Spalte 2). Die geringe Abschreckungswirkung der patrouillierenden Kriegsschiffe auf die Piraten ist dabei auf eine Vielzahl von Faktoren zurückzuführen.

Abbildung 1

Pirateriefälle im Golf von Aden, Januar 2008 – Juni 2010



Quelle: Shortland, A., Vothknecht M.: Combating „Maritime Terrorism“ off the Coast of Somalia. DIW Discussion Paper, 1079, Berlin 2010).

DIW Berlin 2011

Transitzkorridor, Verhaltensempfehlungen und Schutzmaßnahmen an Bord hindern Piraten am Entern von Schiffen.

Piraterie als überlegtes Geschäft

Grundvoraussetzung für eine wirkungsvolle Abschreckung ist zunächst, dass es sich bei den Piraten nicht um Verzweiflungstäter oder risikofreudige Abenteurer handelt, sondern um rationale Individuen, die bei ihren Angriffsentscheidungen erwartete Kosten und Nutzen berücksichtigen und auf eine veränderte Risikolage entsprechend reagieren. Tatsächlich deutet das Verhalten der Piraten denn auch auf eine wohlüberlegte Vorgehensweise hin: Die Seeräuber konzentrieren sich auf die Erpressung von Lösegeld für die Besatzung, da gekaperte Schiffe und deren Ladung mangels vorhandener Infrastruktur selbst

Tabelle 1

Bestimmungsfaktoren¹ von Angriffsversuchen und erfolgreichen Kaperungen

Erklärungsfaktoren	Wahrscheinlichkeit...					
	... eines Angriffs			... dass ein Angriff erfolgreich ist		
	Insgesamt	Golf von Aden	Somalisches Becken	Insgesamt	Golf von Aden	Somalisches Becken
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Südwest-Monsun (Juni bis September)	-0,290***	-0,179***	-0,220***	-0,108	-0,085	0,026
Nordost-Monsun (Dezember bis März)	-0,174***	-0,136***	-0,074***	-0,031	0,029	-0,082
Transitzkorridor 2009	0,117***	-0,001	0,122***	-0,188**	-0,251**	0,027
Transitzkorridor 2010	0,059	-0,030	0,090**	-0,172	-0,241*	0,069
Anzahl Lösegeldzahlungen in den letzten drei Monaten	0,042***	0,037***	0,024***	0,012	0,017	-0,014
Fastenmonat Ramadan	0,112**	0,102**	0,062	-0,068	-0,016	0,001
US-Initiative zu Lösegeldzahlungen	-0,095	-0,032	-0,060	-0,088	0,000	-0,236

¹ Ergebnisse basieren auf Logit-Schätzungen. Logit-Modelle gehören zur Klasse der parametrischen Schätzmodelle: Im Prinzip handelt es sich dabei um eine nichtlineare Regression, die schätzt, wie die Wahrscheinlichkeit $P(y = 1)$, mit $y = \{0 = \text{kein Angriffsversuch}, 1 = \text{Angriffsversuch}\}$, beziehungsweise $y = \{0 = \text{Angriff erfolglos}, 1 = \text{Angriff erfolgreich}\}$ durch die unabhängigen Variablen (z. B. Monsunzeit, Transportkorridor) determiniert wird. Die aufgeführten Werte sind dabei als Veränderungen in Prozentpunkten zu interpretieren. *** bei einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 1 Prozent, ** bei 5 Prozent, * bei 10 Prozent.

Quelle: Shortland, A., Vothknecht M.: Combating „Maritime Terrorism“ off the Coast of Somalia. DIW Discussion Paper, 1079, Berlin 2010.

DIW Berlin 2011

Mit der Einführung des Transitzkorridors ist die Erfolgsquote der Piraten im Golf von Aden um ein Viertel gesunken.

nicht zu Geld gemacht werden können. Mit Lösegeldforderungen deutlich unter dem Wert von Schiff und Fracht sowie der Freilassung von körperlich meist unverletzten Geiseln tragen die Piraten dazu bei, Befreiungsaktionen und somit eine Eskalation der Gewalt zu vermeiden. Angriffe werden in der Regel abgebrochen, sobald bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord oder Marinekräfte in der Umgebung erkannt werden.⁴

Das Risikobewusstsein der Piraten zeigt sich auch im massiven Rückgang von Angriffen während der Monsunzeiten: Zwischen Dezember und März sowie zwischen Juni und August führen Monsunwinde zu hohen, kurzen Wellen, die für kleine Boote extrem gefährlich sein können und die Piraten an Land verharren lassen.

Der geringe Einfluss der Marinepräsenz auf das Verhalten der Piraten ist vor allem auf zwei Ursachen zurückzuführen. Zum einen ist die Wahrscheinlichkeit für angreifende Piraten, aufgebracht und festgesetzt zu werden, immer noch gering. Zum anderen haben die im Falle einer Festnahme drohenden Konsequenzen kaum eine abschreckende Wirkung.

„Catch and Release“

Die Festnahme, Überführung und Verurteilung von Piraten hat sich in der Praxis als extrem schwierig erwiesen. Von der Marine gestoppte, mutmaßliche

Piraten können der Verhaftung oft schon entgehen, indem sie ihre Waffen und Mobiltelefone über Bord werfen. Sie sind dann rechtlich nicht von Fischer- oder Handelsbooten zu unterscheiden und werden von den an die Menschenrechtskonventionen gebundenen Seestreitkräften entsprechend vorsichtig behandelt. Eine Verurteilung ist in der Regel nur möglich, wenn Piraten an Bord eines gekaperten Schiffes festgenommen werden können.

Die Suche nach einer geeigneten Gerichtsbarkeit erschwert die strafrechtliche Verfolgung zusätzlich: Verfahren in westlichen Ländern haben auf einen somalischen Piraten eine wohl eher anziehende als abschreckende Wirkung, wenn nach Verbüßen der Strafe die Aussicht auf politisches Asyl besteht. Die Überstellung Piraterieverdächtiger an die Anrainerstaaten hingegen ist problematisch, da die Einhaltung von Menschenrechten nicht zwingend sichergestellt ist. Ein mittlerweile gekündigtes Abkommen mit Kenia über die Auslieferung Verdächtiger schien auf Grund der dortigen Gefängnisbedingungen zwar abschreckend auf die Piraten zu wirken,⁵ die Gerichtsverfahren zogen sich allerdings sehr lange hin und endeten mangels Zeugenaussagen nicht selten mit einem Freispruch. Aus diesem Grunde werden die meisten der im Golf von Aden aufgegriffenen Piraten nach wenigen Stunden mit genügend Essen und Treibstoff für die Rückreise nach Somalia ausgestattet freigelassen – die gemeinhin verspottete „catch and release policy“.

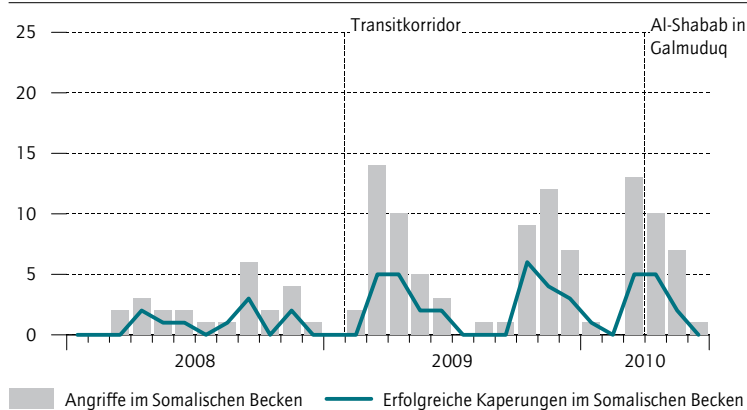
Die Gefahr der strafrechtlichen Verfolgung ist für im Golf von Aden aktive Piraten also trotz des massiven Marineeinsatzes noch immer vergleichsweise gering. Und Piraten, gegen die auf Grund ihrer Beteiligung an früheren Überfällen forensische Beweise vorliegen und die so eher mit einer Klage rechnen müssen, können dieses Risiko durch ein Ausweichen in weniger stark kontrollierte Seeregionen minimieren. In der Tat ist ein deutlicher Anstieg von Piratenangriffen im Somalischen Becken in der Zeit nach Einführung des Transitkorridors zu beobachten (Abbildung 2). Dass sich die zusätzlichen Piratenangriffe auf die kaum wirkungsvoll zu beschützenden Ziele auf offener See konzentrieren, wird auch durch eine statistische Analyse bestätigt. Sie zeigt, dass nach Einführung des Transitkorridors im Golf von Aden die Zahl der Piratenangriffe im Somalischen Becken um etwa zehn Prozent stieg (Tabelle 1, Spalte 3).

Dabei scheinen vor allem die erfahreneren – und durch gegen sie vorliegende Beweise gefährdeten – Piratengruppen ihren Aktionsraum weiter in die Tiefe des Indischen Ozeans zu verlegen. Weniger

⁴ Im Fall der MS Lugela im September 2010 zum Beispiel verließen die Piraten das Schiff, nachdem sie die sich im sogenannten „Panic Room“ versteckende Besatzung nicht auffinden konnten, um der Konfrontation mit Marineeinsatzkräften zu entgehen.

Abbildung 2

Pirateriefälle im Somalischen Becken, Januar 2008 – Juni 2010



Quelle: Shortland, A., Vothknecht M.: Combating „Maritime Terrorism“ off the Coast of Somalia. DIW Discussion Paper, 1079, Berlin 2010. DIW Berlin 2011

Piraten weichen in das Somalische Becken aus.

⁵ Basierend auf Interviews mit englischen und deutschen Marineoffizieren.

gut ausgebildete Piraten hingegen operieren unter den einfacheren nautischen Bedingungen im Golf von Aden zumindest bis zu ihrer ersten Festsetzung relativ risikolos. Die gesunkene Erfolgswahrscheinlichkeit im Golf von Aden in den letzten zwei Jahren unterstützt den Eindruck vom Ausweichen „alleingesessener“ Piraten, der auch von Marineoffizieren vor Ort geteilt wird.⁶

Marineinsatz löst Piraterieproblem nicht

Die Ergebnisse der hier vorgestellten Studie zeigen deutlich, dass sich somalische Piraten den Risiken ihres Handelns bewusst sind und sie ihr Verhalten an veränderte Rahmenbedingungen anpassen. Der Marineinsatz der internationalen Gemeinschaft konnte zwar eine Reihe versuchter Kaperungen erfolgreich unterbinden, hat aber letztlich lediglich zu einer Stabilisierung des Phänomens auf hohem Niveau beigetragen.

Eine wirksamere Eindämmung der Piraterie ist auf eine stärkere Abschreckung potentieller Seeräuber angewiesen. Dies erfordert vor allem eine effektivere Strafverfolgung, die den Umgang mit Verdächtigen im Einklang mit internationalen Standards zufriedenstellend löst. Auch würde eine Reduzierung oder zumindest Verzögerung von Lösegeldzahlungen die Piraterie vor allem für sich neu formierende Piratengruppen weniger attraktiv machen. Eine in diese Richtung zielende Initiative der US-Regierung im April 2010 stellt Lösegeldzahlungen an namentlich genannte Piratenführer unter Strafe, ist aber auf Grund der undurchsichtigen Strukturen der somalischen Piratengruppen und der Vielfalt von Akteuren in der globalen Schifffahrt nur schwer umzusetzen und noch nicht nachweisbar effektiv (Tabelle 1).

Insgesamt sind also die Erfolge der internationalen Marine bei der Bekämpfung der Piraterie vor Somalia skeptisch zu sehen: eingeschränkte Handlungsspielräume, unklare Rechtsverhältnisse und vor allem die schiere Größe des von Piratenangriffen bedrohten Seegebiets stehen einem substantiellen und nachhaltigen Erfolg entgegen. Um die Nutzen des Marineinsatzes abschließend beurteilen zu können, muss jedoch auch der geleistete Beitrag im Kampf gegen den Terrorismus berücksichtigt werden.

Piraten und Terroristen arbeiten bisher nicht zusammen

Die zunehmende Piraterie vor Somalia hat neben ihrem negativen Einfluss auf den Welthandel vor al-

lem die Frage nach einer Verbindung zwischen Piraten und islamistischen Kräften aufgeworfen. Die beträchtlichen Lösegeldzahlungen könnten, so die Sorge, der Finanzierung terroristischer Organisationen wie Al Shabab oder Al Kaida dienen und so zu einer Gefahr für regionale Stabilität und internationale Sicherheit werden. Im Extremfall könnten gekaperte Schiffe mit explosiver Ladung als Waffe eingesetzt oder Wasserstraßen durch das Versenken von Frachtschiffen an neuralgischen Punkten blockiert werden.⁷ Besonders eindrücklich wurde die Gefahr mit der Kaperung der MS Faina im September 2008: US-Kriegsschiffe eskortierten den ukrainischen Frachter vor der Küste von Hobyo, um das Entladen von Panzern, schweren Waffen und Munition zu verhindern.

Einen Beleg für eine Zusammenarbeit zwischen Piraten und Islamisten gibt es allerdings bisher nicht. Islamistische Gruppen sehen die Piraterie prinzipiell als unvereinbar mit dem islamischen Glauben und als einen Verstoß gegen die Scharia. So hatte die vorübergehende Machtübernahme islamistischer Kräfte in Teilen Puntlands – also im noröstlichen Somalia – in der zweiten Jahreshälfte 2006 zu einem massiven Rückgang der Piraterie geführt.⁸ Die Piraterie scheint den Islamisten aus religiösen Motiven, aber auch aus wirtschaftlichen Gründen ein Dorn im Auge zu sein. So beschneiden Piratenangriffe auf für somalische Häfen bestimmte Schiffe eine der Haupteinnahmequellen der Islamisten, die einen Großteil der Häfen kontrollieren und an den Hafeneinnahmen beteiligt sind.⁹ Trotz dieser Spannungen werden dennoch immer wieder (finanzielle) Verbindungen zwischen Piraten und Islamisten vermutet.¹⁰ Von EU Atalanta abgehörte Telefonate zeigen in der Tat, dass die islamistischen Kräfte in Somalia an einer operativen und finanziellen Zusammenarbeit mit den Piraten interessiert sind.

Das bisher beobachtete Vorgehen der Piraten allerdings spricht gegen eine solche Verbindung zum radikalen Islam. Piraten haben mehrfach Schiffe aus muslimischen Ländern, wie etwa Ägypten, Tunesien oder Saudi-Arabien, angegriffen und entführt. Auch hat der Fastenmonat Ramadan sogar einen leicht positiven Einfluss auf die Aktivität der Piraten (Tabelle 1), die die Aussicht auf Beute offensichtlich über religiöse Verhaltensnormen stellen. Die ausschließlich finanziellen Forderungen der Piraten, der Verzicht auf politisch motivierte Videobotschaften oder auf

⁶ Basierend auf Interviews u.a. mit Captain Farrington von der Royal Navy.

⁷ Alexander, Y., Richardson, T. (Hrsg.): *Terror on the High Seas: From Piracy to Strategic Challenge*, 2009, Praeger Security International.

⁸ Freeman, C.: *Pirates fear the lash of the Sharia law*, 15.10.2006, Telegraph.co.uk.

⁹ Wadhams N.: *Somali Pirates vs. Islamists: A Dispute Over Business*, 7.5.2010, Times.com

¹⁰ Stephenson, J.: *Jihad and Piracy in Somalia*, 2010, Survival, 51:1, 36.

Forderungen nach der Freilassung inhaftierten Al-Kaida-Führer sprechen ebenfalls gegen ideologische Motive.

Laut Geheimdienstinformationen haben die Piratengruppen Kooperationsangebote der Islamisten bisher nachdrücklich abgelehnt. Dabei fürchten sie vor allem, dass jegliches Indiz für eine Zusammenarbeit mit islamistischen Gruppen zu einer deutlichen Verschärfung der internationalen Maßnahmen im Kampf gegen die Piraterie führen könnte. Das Vorgehen des Westens gegen islamistische Terroristen in Somalia, Afghanistan oder Pakistan hat dabei offensichtlich abschreckende Wirkung: Drohnenangriffe und Luftschläge gegen mutmaßliche Al-Shabab und Al-Kaida-Gruppen sowie UN-Sanktionen gegen die Unterstützer von Islamisten verdeutlichen den Piraten die möglichen Folgen einer Kooperation und lassen sie an ihrer bisherigen Strategie festhalten. Ihre ausschließlich auf monetären Profit ausgerichteten Attacken scheinen so im bisherigen Ausmaß für die internationale Staatengemeinschaft noch tolerierbar zu sein. So beobachten wir im Status quo ein labiles Gleichgewicht, das einen Einstieg islamistischer Kräfte in die Piraterie bisher verhindern konnte.

Fazit

JEL Classification:
K42, O17, F19

Keywords:
Piracy,
Somalia,
Counter-terrorism,
Law and Economics,
Deterrence,
Naval intervention.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Einsatz von Marineschiffen das Problem der Piraterie vor Somalia trotz der Teilerfolge im Golf von Aden nicht lösen können wird. Ein nachhaltiger Rückgang dieser Verbrechen auf See wird nur über eine Verbesserung der Situation an Land zu erreichen sein. Solange eine stabile Regierung, effektive Staatsorgane und eine Erholung der somalischen Wirtschaft eine entfernte

Zukunftsvision darstellen, kann mit dem Einsatz der Marine nur Zeit für eine solche politische Lösung gekauft werden.

Die massive Präsenz der Marine hat dabei zu einer Stabilisierung der Piraterie auf einem hohen, aber für die Weltwirtschaft gerade noch akzeptablen Niveau beigetragen. Verstärkte private Sicherheitsmaßnahmen an Bord der Schiffe und vermehrt verfügbare Versicherungslösungen scheinen das Risiko für die Reedereien dabei besser kalkulierbar zu machen. Die somalischen Piraten können dadurch, dass sie Al Shabab die kalte Schulter zeigen, die Eskalation von Gewalt vermeiden. Die unausgesprochene Botschaft der internationalen Gemeinschaft ist klar: Piraten haben Menschenrechte, Terroristen haben keine.¹¹ Das Verschmelzen von Piraterie und islamistischem Terror konnte somit bisher verhindert werden, was einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag zur internationalen Sicherheit leistet.

Mit den derzeit entsandten Marineverbänden sind erfolgreiche Kaperungen im Golf von Aden und im Indischen Ozean nicht zu vermeiden. Die Gefahr für Schiffe und Besatzungen auf dieser vielbefahrenen Seeroute bleibt also bestehen, könnte aber auch zumindest einen erwünschten Nebeneffekt mit sich bringen: Bleibt die Piraterie ein einträgliches Geschäft, steht mit den Piratenclans in Puntland immerhin eine zwar kaum legitimierte, aber einflussreiche Gruppe der Verbreitung des Jihadismus in der Region entgegen.

¹¹ BBC News US Somali airstrikes "kill many"; January 2007, <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/africa/6243459.stm>

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Tilman Brück
Prof. Dr. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Georg Weizsäcker

Chefredaktion

Dr. Kurt Geppert
Carel Mohn

Redaktion

Renate Bogdanovic
PD Dr. Elke Holst
Susanne Marcus
Manfred Schmidt

Lektorat

Dr. Frank M. Fossen

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805–19 88 88, 14 Cent./min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,–
Einzelheft Euro 7,–
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit
Quellenangabe und unter Zusendung
eines Belegexemplars an die Stabs-
abteilung Kommunikation des DIW
Berlin (Kundenservice@diw.de)
zulässig.

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.