ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Papenroth, Thomas

Research Report

Die Zukunft der Deutschen Marine: Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr

SWP-Studie, No. S 17/2004

Provided in Cooperation with:
Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), German Institute for International and Security Affairs, Berlin

Suggested Citation: Papenroth, Thomas (2004) : Die Zukunft der Deutschen Marine: Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr, SWP-Studie, No. S 17/2004, Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP), Berlin

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/252514

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.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

SWP-Studie
Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für Internationale
Politik und Sicherheit

Thomas Papenroth

Die Zukunft der Deutschen Marine

Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr

S 17
Mai 2004
Berlin

Alle Rechte vorbehalten.
Abdruck oder vergleichbare Verwendung von Arbeiten der Stiftung Wissenschaft und Politik ist auch in Auszügen nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung gestattet.

© Stiftung Wissenschaft und Politik, 2004

SWP
Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit

Ludwigkirchplatz 3–4
10719 Berlin
Telefon +49 30 880 07-0
Fax +49 30 880 07-100
www.swp-berlin.org
swp@swp-berlin.org

ISSN 1611-6372

Inhalt

Problemstellung und Empfehlungen 5

Die neuen verteidigungspolitischen Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr 7
Krisenmanagement 7
Terrorismus auf See 8
Piraterie 9
Eindämmung von Proliferation 10
Komplementärer Küstenschutz 11

Welche maritimen Fähigkeiten braucht die Bundeswehr? 13
Multinational und teilstreitkräftegemeinsam 14
Einsatzräume und Fähigkeitsprofil 15
Führungsfähigkeit 16
Nachrichtengewinnung und Aufklärung 16
Mobilität 17
Wirksamkeit im Einsatz 18
Unterstützung und Durchhaltefähigkeit 19
Überlebensfähigkeit und Schutz 20
Modularität 21
Werftenkooperation und monetäre Zwänge 22
Implikationen für die konzeptionelle Weiterentwicklung 22

Deutsche maritime Kräfte in europäischer militärischer Kooperation/Integration 24
Drei mögliche Kooperations-/Integrationsmodelle 24
Rollenspezialisierung (Modell I) 24
Rollenteilung (Modell II) 25
Gemeinsame Aufgabenwahrnehmung (Modell III) 25

Fazit und Perspektive 27

Anhang 29
Übersicht: Bestandsentwicklung der maritimen Komponente der Bundeswehr 29
Abkürzungen 30

Die Zukunft der Deutschen Marine. Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr

Deutschlands Streitkräfte werden künftig nicht mehr primär zur Landesverteidigung eingesetzt. Sie sollen vielmehr im Rahmen des Krisenmanagements in unterschiedlichen Koalitionen ihren Beitrag leisten. Verteidigung findet nicht mehr an den Landesgrenzen oder im Küstenvorfeld statt, sondern im Kontext eines umfassenden Sicherheitsverständnisses auch jenseits nationaler und europäischer Territorien. Dieser Paradigmenwechsel deutscher Verteidigungspolitik, der in einigen Bereichen von Politik und Gesellschaft noch nicht realisiert worden ist, bedingt Veränderungen in der Neuausrichtung der Bundeswehr und damit auch der Deutschen Marine.

Nach den jüngst vorgelegten Verteidigungspolitischen Richtlinien (VPR) schließt Verteidigung im Sinne von Artikel 87a des Grundgesetzes die Verhütung sowie die gemeinsame Bewältigung von Konflikten und Krisen ohne geographische Begrenzung ein. Deutschlands Sicherheit wird dort verteidigt, wo immer sie gefährdet ist. Dies impliziert eine gewachsene Bedeutung maritimer Streitkräftefähigkeiten, unter anderem durch die Tatsache bedingt, daß Anmarsch-, Aufmarsch- und Versorgungswege für Krisenoperationen in erster Linie über See verlaufen.

Die Deutsche Marine, eingebettet in den Reform- und Transformationsprozeß der Streitkräfte, steht vor mannigfaltigen Herausforderungen. Es gilt, Basisfertigkeiten zu erhalten, um auch künftig überlebensfähig operieren zu können. Im Krisenmanagement, der neuen Hauptaufgabe für die deutschen Streitkräfte, kommt es darauf an, interoperabel mit anderen Marinen zu bleiben, da transnationale Herausforderungen heute nur multinational gemeistert werden können. Des weiteren gilt es, den gemeinsamen Einsatz mit Land- und Luftstreitkräften zu entwickeln und umzusetzen. Der streitkräftegemeinsame Einsatz militärischer Mittel (Joint-Ansatz) ist zwar als Leitgedanke formuliert, die Umsetzung nimmt aber erst langsam Konturen an.

Die Studie befaßt sich im Kern mit der Frage, wie die deutschen Seestreitkräfte auf die neuen verteidigungspolitischen Herausforderungen reagieren sollen. Der Schwerpunkt liegt auf konzeptionellen Überlegungen, wie diesen Herausforderungen im

nationalen oder multinationalen Rahmen begegnet werden kann. In einem dritten Schritt wird die mögliche fortschreitende Kooperation und Integration innerhalb europäischer Marinestreitkräfte modellhaft skizziert. Die Analyse ist in ihrem Zeithorizont auf die nächsten 15 Jahre angelegt. Dieser Zeitraum erlaubt einerseits den Blick auf die Gestaltung des Übergangs in die Zukunft, denn heute getroffene Entscheidungen wirken sich teilweise bei ihrer Umsetzung erst nach mehr als einer Dekade aus. Andererseits ist ein Zeitraum von 15 Jahren noch überschaubar. Ein zeitlich noch weitreichenderer Blick auf den Prozeß der Neuausrichtung der Marine hätte rein spekulativen Charakter.

Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Deutschlands Marinekräfte besitzen herausragende Fähigkeiten in der Randmeerkriegführung, insbesondere beim Einsatz von Fregatten und konventionellen, das heißt nichtnuklearen U-Booten sowie Minensuch- bzw. -jagdeinheiten. Da diese Fähigkeiten auch zukünftig bedeutsam bleiben, sollten sie konsolidiert und um die Fähigkeit zu streitkräftegemeinsamen Operationen erweitert werden. Dies betrifft insbesondere Unterstützungsleistungen für Landstreitkräfte, so den strategischen Seetransport, die Fähigkeit zur Führung gemeinsamer Operationen und den Waffeneinsatz von See an Land. Diese Aussage behält auch bei verstärkter Kooperation und Integration von europäischen Marinestreitkräften ihre Gültigkeit. Eine Schwerpunktsetzung in diesen Bereichen sichert der Bundeswehr besondere verteidigungspolitische Fähigkeiten und Deutschlands maritimen Kräften ihre Bedeutung auch in der internationalen Zusammenarbeit.
- Die besonderen Fähigkeiten der Deutschen Marine sollten in einem gemeinsamen Kräfteansatz mit den anderen Organisationsbereichen der Bundeswehr synergetisch gebündelt und in gemeinsam entwickelte Strategien und Konzepte eingebracht werden. Insbesondere die Zusammenarbeit mit den Führungsstäben der Streitkräfte, des Heeres und der Luftwaffe bedarf einer Intensivierung. Dabei sollte es primär um die Frage gehen, welchen Beitrag die maritime Komponente der Bundeswehr zum streitkräftegemeinsamen Ansatz leisten kann. Als Vehikel für diese Ausrichtung bietet sich das Konzept der vernetzten Operationsführung (Network Enabled Capabilities, NEC) an.
- Es wird empfohlen, die maritime Komponente der Bundeswehr in eine Gesamtschau maritimer Sicherheitsinstrumente einzubeziehen. Wo sich militärische und polizeiliche Aufgaben überlagern, müßte Rechtssicherheit für alle Akteure hergestellt werden. Analog zum Luftsicherheitsgesetz sollte ein Sicherheitskonzept für den Seeraum erstellt werden. Zudem sollten die Fragen geklärt werden, ob maritime Kräfte in den Verbund Küstenwache einbezogen werden sollen und wie eine Integration oder Kooperation mit anderen Sicherheitsinstrumenten aussehen könnte.

Auch wenn Forderungen nach einer europäischen Marine laut werden, ist dies eine eher langfristige Perspektive. Um Ressourcen zu sparen und mittelfristig Synergien im europäischen Kontext zu erreichen, erscheint bei den gegebenen politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen zunächst eine vertiefte Kooperation angeraten. Hierbei bietet sich eine Aufgabenteilung innerhalb europäischer Marinestreitkräfte mit zum Teil weiterreichenden integrativen Ansätzen als vermutlich beste Option an. Als Beispiele können eine gemeinsam gestaltete Ausbildung und Beschaffung genannt werden. Bei dieser Form der Zusammenarbeit bleibt die Handlungsfähigkeit der Staaten erhalten, deren nationaler Beitrag bei allen Aktivitäten sichtbar und ihre Souveränität (noch) unbeeinträchtigt.

Die neuen verteidigungspolitischen Herausforderungen für die maritime Komponente der Bundeswehr

Krisenmanagement

Deutschland ist vom freien Seehandel abhängig. Der uneingeschränkte Zugang zu den weltweiten Seeverkehrsadern sichert Deutschland Prosperität und Wirtschaftskraft. Der Anteil der Weltbevölkerung in Küstennähe nimmt ständig zu. Dies hat unmittelbaren Einfluß auf den Welthandel, zugleich aber auch auf das Spektrum vorstellbarer Krisen und Konflikte. 80% der möglichen Konfliktregionen liegt nicht weiter als 200 Seemeilen (sm) landeinwärts von den Küsten entfernt. Sicherheitspolitische Herausforderungen wie Entstaatlichung von Gewalt, internationaler Terrorismus und Piraterie, Verbreitung von Massenvernichtungswaffen und deren Trägersystemen sowie asymmetrische Formen von Gewalt erfordern umfassende Ansätze für Gegenmaßnahmen, die oft in weiter Entfernung vom eigenen Territorium zu treffen sind.

Das sicherheitspolitische Umfeld gestaltet sich komplexer und ist schwerer überschaubar. Neue Risiken zeichnen sich durch geringe Vorwarnzeiten aus, wenn es um die Einschätzung von Größe, Ort und Intensität eines Konfliktes geht. Risikopotentiale und Krisen bilden sich in Regionen aus, in denen ihnen in erster Linie mit mobilen, flexibel einsetzbaren militärischen Kontingenten, unter anderem auch mit See- und Seeluftstreitkräften[1] begegnet werden muß. Die besondere Ausprägung dieser Bedrohungen ergibt sich aus ihrer inhärenten Unberechenbarkeit. Es wird zunehmend schwieriger, risikobehaftete Trends zu erkennen und deren Auswirkungen vorherzusagen. Die Unberechenbarkeit manifestiert sich auch darin, daß die Bedrohung durch nichtstaatliche Akteure zunimmt und diese wesentlich schwerer aufzuklären und zu identifizieren sind als vormals staatliche. Insbesondere nichtstaatliche Akteure werden bewußt die Verteidigungseinrichtungen eines Staates umgehen und ihre Aktionen auf Schwachstellen des Regimes oder der Gesellschaft richten.[2] Hierbei profitieren diese Akteure oft von Waffentechnologie und Internet nicht weniger als entwickelte Gesellschaften.

Die Wahrscheinlichkeit, daß Deutschland oder seine Bündnispartner Ziel eines konventionellen militärischen Angriffs werden, kann als sehr gering eingestuft werden. Ebenso ist eine ernst zu nehmende maritime Bedrohung in der traditionellen Form eines Seekrieges auf der Hohen See[3] kaum noch vorstellbar, gleichwohl können derartige Bedrohungen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Im Kielwasser der Globalisierung haben sich jedoch Konflikte herausgebildet, die sich über alle Kontinente erstrecken. Diese eher innerstaatlichen und regionalen Konflikte haben mittelbare, teilweise unmittelbare Auswirkungen auf die deutsche und die europäische Sicherheitspolitik.

Nur durch umfassende Konfliktprävention und internationales Krisenmanagement kann diesen Risiken effektiv begegnet werden. Als beste verteidigungspolitische Antwort gilt hierbei die Bekämpfung der Bedrohung an deren Entstehungsort, wie in den VPR postuliert wird. Landes- und Bündnisgebiet sollen demnach möglichst weit entfernt von den eigenen Grenzen geschützt werden. Dies setzt den Wandel der deutschen Streitkräfte von klassischen Landesverteidigungskräften zu einer mobilen und flexibel einsetzbaren Interventionsarmee voraus. Gleichzeitig

1 Der Begriff *Seestreitkräfte* umfaßt im Rahmen dieser Studie alle schwimmenden und tauchenden Einheiten der Deutschen Marine (Schiffe, Boote und U-Boote). Der Begriff *Seeluftstreitkräfte* umfaßt zum einen maritime fliegende Systeme, die als organische Komponente, wie z.B. bordgestützte Hubschrauber, in einen schwimmenden Verband integriert sind, zum anderen maritime fliegende Systeme, die autark operieren oder einem Verband in See zeitweilig bzw. teilweise angegliedert sind, beispielsweise maritime Fernaufklärer (MPA) wie auch maritime Jagdbomber (z.B. PA200). Hingegen werden im Rahmen dieser Studie unbemannte schwimmende, tauchende und fliegende Systeme (USV, USSV, UAV) nicht als See-/Seeluftstreitkräfte verstanden; sie werden an entsprechender Stelle expliziert als solche angesprochen.
Der Begriff Seeluftstreitkräfte präjudiziert im übrigen nicht, daß die zugeordneten Systeme sämtlich dem Organisationsbereich der Marine angehören müssen. Fliegende Systeme können organisatorisch auch der Luftwaffe angehören. In dieser Definition geht es vielmehr um die Fähigkeit, ›Seekrieg aus der Luft‹ zu führen.

2 Holger *Mey*, Deutsche Sicherheitspolitik 2030, Frankfurt a.M. 2001, S. 83f.

3 Unter »Seekrieg auf der Hohen See« ist eine symmetrische Duellsituation maritimer Opponenten zu verstehen.

untermauert diese Tatsache aber auch die zunehmende Bedeutung der entfernten Randmeere für das Krisenmanagement und die Konfliktprävention.

Das Randmeer ist als Nebenmeer am Rande eines Ozeans anzusehen, mit eigentümlichen geographischen und hydrographischen Bedingungen. Zu den europäischen Randmeeren gehören Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer. Kriegführung im Bereich eines Randmeers *(littoral warfare)* bezeichnet hierbei das Wirken in einem Umfeld von etwa 100 Seemeilen seewärts bis zu einer Linie an Land, die der Wirkreichweite von Marinekräften entspricht (derzeit ca. 10 sm). Streitkräftegemeinsame Aspekte wie Führungsfähigkeit, Seetransport, erweiterte Luftverteidigung, Nachrichtengewinnung und Aufklärung gewinnen im Randmeer zusehends an Bedeutung.

Künftige militärische Beiträge zum internationalen Krisenmanagement besitzen eine maritime und eine multinationale Dimension. See- und Seeluftstreitkräfte sind für Aufgaben der Konfliktprävention und Krisenbeherrschung besonders befähigt, wie auch die aktuelle Nato-Strategie unterstreicht. Sie operieren autark von internationalen Gewässern aus in eine Krisenregion hinein und sind in der Lage, mit relativ kurzer Reaktionszeit von passiver Präsenz zu intensiven Krisenoperationen überzuwechseln. Unter passiver Präsenz wird insbesondere die Demonstration des politischen Willens zum Handeln verstanden. Intensive Krisenoperationen zielen unter anderem darauf ab, die Kontrolle über den Seeraum vor einem Interventionsgebiet zu erlangen, An- und Abmarschwege zu sichern und eine mögliche Anlandung von Streitkräften vorzubereiten. See- und Seeluftstreitkräfte sind flexibel und weiträumig einsetzbar und können je nach politischer Maßgabe eskalierend oder deeskalierend instrumentiert werden.[4]

Terrorismus auf See

Eine verstärkt auftretende neue Bedrohungsform ist die asymmetrische Kriegführung. Hierunter fallen in erster Linie terroristische Anschläge auf oder von See und kriminelle Überfälle, darunter auch Akte von Piraterie. Nicht erst seit den Anschlägen vom 11. September 2001 in Washington und New York sind Piraterie und Terrorismus (auf See) im Fokus von Sicherheitsexperten und politischen Entscheidungsträgern. In den Monaten Oktober und November 2000 ereigneten sich drei seegestützte terroristische Angriffe, wobei der Anschlag auf das amerikanische Kriegsschiff *USS Cole* am 12. Oktober im Hafen von Aden wohl am meisten Aufsehen erregte. Am 23. Oktober zerstörte die Terrororganisation Liberation Tigers of Tamil Eelam (LTTE) eine Personenfähre und beschädigte eine weitere mit Sprengstoff auf Booten. Die terroristische Organisation Hamas versuchte am 7. November eine israelische Marineeinheit mit einem Sprengboot zu versenken. Da das Boot jedoch vorzeitig explodierte, wurde das israelische Schiff nur leicht beschädigt.[5] Die drei Vorfälle illustrieren beispielhaft den seegestützten internationalen Terrorismus als eine der Herausforderungen für die maritime Sicherheit.

Die Sicherheit im Luftverkehr wurde nach den Anschlägen in Washington und New York im September 2001 erheblich verstärkt. Flughäfen werden geschützt, jeder Passagier wird untersucht und kontrolliert, jedes Gepäckstück wird durchleuchtet, alles mit dem übergeordneten Ziel, größtmöglichen Schutz zu gewähren. Der verbesserte Schutz von Luftfahrzeugen und Flughäfen ist natürlich zu begrüßen, regt terroristische Vereinigungen jedoch andererseits zur Suche nach leichter verwundbaren Zielen an, die ihrerseits mit beträchtlichen Schadensausmaßen angegriffen werden könnten. Hier bieten sich neben stationären Zielen (z.B. Regierungseinrichtungen) vor allem potentielle Schwachpunkte im Seeverkehr an.[6] Im Gegensatz zur Luftfahrt sind die Sicherheitsmaßnahmen im Seetransport, inklusive der Hafenanlagen, bisher weniger stark ausgeprägt. Der ökonomische und ökologische Schaden, der durch seegestützte Terrorattacken hervorgerufen werden könnte, dürfte mindestens vergleichbare Ausmaße wie terroristische Anschläge mit Luftfahrzeugen annehmen können.

Der Seeverkehr bietet mannigfaltige Möglichkeiten für terroristisch geprägte Anschläge. Die häufigste Angriffsart ist ein mit Sprengstoff beladenes Boot, das mit Selbstmordkommandos besetzt ist *(USS Cole)*. Hierbei wird das Boot als schwimmende Waffe eingesetzt. Die notwendige Technologie ist auf dem Weltmarkt verfügbar, die Angriffstaktik erfordert keine besonderen Kenntnisse. Terroristische Angriffe können auch auf große Kreuzfahrtschiffe oder Tankschiffe in

4 Axel *Schimpf*, In die Zukunft gerichtete Vorstellungen einer maritimen Konzeption für die deutschen Streitkräfte, in: Marineforum, (2003) 5, S. 10.

5 Vgl. Dieter *Stockfisch*, Bedrohungen auf See: Terrorismus und Piraterie, in: Truppendienst, (2003) 2, S. 136.

6 Vgl. Michael *Stehr*, Terrorismus auf See. Die neue asymmetrische Bedrohung, in: Schiff & Hafen, (2002) 10, S. 27.

Küstennähe (*MV Limburg* vor der Küste des Jemen im Oktober 2002) gerichtet sein. Anschläge dieser Art könnten Unfälle bzw. Zwischenfälle mit extremen ökonomischen und/oder ökologischen Auswirkungen hervorrufen. Eine geradezu apokalyptische Vorstellung wäre ein Schiff, das mit nuklearen, biologischen oder chemischen Stoffen sowie mit Sprengstoff beladen wäre und im Hafen, in Küstennähe oder in der Nähe einer Stadt zur Explosion gebracht würde.

Ein terroristischer Angriff kann sich gegen militärische Einheiten und Einrichtungen oder gegen zivile Ziele richten. Militärische Einheiten und Einrichtungen sind naturgemäß besser geschützt. Zivile Einrichtungen sind überhaupt nicht oder nur sehr schlecht gegen seegestützte Anschläge geschützt. Es ist in jedem Falle extrem schwierig, eine Hafenanlage komplett gegen Anschläge zu sichern. Auch hier gilt der Grundsatz, die Gefährdung soweit möglich auf Distanz zu halten. Für schwimmende Einheiten ist generell die Gefährdung in Küstennähe und besonders im Hafen hoch. Der sicherste Ort für ein Schiff ist die freie See.

Piraterie

Die Piraterie ist heute keinesfalls mehr ein Relikt aus historischen Seekriegsfilmen. Sie stellt noch immer eine Form asymmetrischer maritimer Bedrohung dar, die vorwiegend und zunehmend im südostasiatischen Raum auftritt. Dort hat sie einen solchen Umfang angenommen, daß inzwischen auch Marineschiffe aus Indonesien, Singapur und Malaysia im Kampf gegen die Piraten eingesetzt werden.

In den letzten Jahren ist eine alarmierende Zunahme der Piraterie zu verzeichnen, insbesondere in der Straße von Malakka und am Eingang zum Persischen Golf. Im vergangenen Jahr hat die Piraterie auf hoher See nach Beobachtungen des internationalen Schifffahrtsbüros (IMB) um über 50% zugenommen. Der wirtschaftliche Schaden wird mit ca. 15 Mrd. Euro pro Jahr beziffert. Der Jahresbericht 2003 weist 445 Zwischenfälle auf, 2002 waren es lediglich 370 gewesen. Hiervon ereigneten sich 121 Übergriffe in den indonesischen Gewässern, 58 in den Regionen vor Bangladesch und 27 vor Indien. Als für die Schifffahrt gefährlichstes Gewässer gilt die Küste vor Somalia.[7] Aufgrund der Anwesenheit des multinationalen Marineverbandes am Horn von Afrika im Rahmen der Operation Enduring Freedom (OEF) sank die Zahl der Überfälle dort im vergangenen Jahr um 50%.

Die Statistiken des IMB sind insofern nicht ganz eindeutig, da die Seerechtskonvention Piraterie als Handlung zu illegalen privaten Zwecken an Bord von Schiffen oder Flugzeugen nur auf der Hohen See oder in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) definiert, nicht aber in den Küstengewässern eines Staates. Entscheidend ist jedoch, daß Piraterie als internationales Verbrechen angesehen wird und jeder Staat das Recht und die Pflicht hat, sie zu bekämpfen.

Kriegsschiffe haben nach der Seerechtskonvention generell das Recht, anderen Schiffen bei einem Piratenüberfall auf der Hohen See und in der AWZ zu Hilfe zu eilen, nicht aber in den Küstengewässern eines fremden Staates, es sei denn, es handelt sich um ein Schiff gleicher, das heißt eigener Nationalität. Eine zweite rechtliche Möglichkeit ist die Hilfeleistung in See. Das Kriegsschiff muß in dem Moment zur Stelle sein, in dem die Piraten, sofern man sie als solche erkennt, versuchen, an Bord des anderen Schiffes zu gelangen. Soweit die völkerrechtliche Auslegung. Das BMVg schränkt diese Möglichkeit durch einen Erlaß ein, der deutschen Kriegsschiffen zwar zugesteht, allen Schiffen, nicht nur deutschen, im Sinne der Hilfeleistung in See zu helfen, der es aber den eigenen Schiffen untersagt, Piratenschiffe zu verfolgen, selbst wenn sich diese in internationalen Gewässern befinden. Der Erlaß schränkt die Handlungsoptionen deutscher Marineschiffe noch weiter ein, indem er festlegt, daß keine Handelsschiffe zu befreien sind, die sich bereits in Piratenhand befinden.[8] Diese Einschränkungen werden zweifach begründet: Erstens, die Bekämpfung der Piraterie, wie zum Beispiel das Verfolgen eines von Piraten gekaperten Schiffes, wird als originär polizeiliche Aufgabe verstanden, und zweitens, deutsche Marineschiffe verfügten de facto über eingeschränkte operative Handlungsoptionen für die Befreiung einer Schiffsbesatzung aus den Händen von Piraten. Damit ist gemeint, daß die Schiffsbesatzungen für derartige Einsätze nicht ausgebildet sind.

7 Peter O. *Walter*, Piraterie auf hoher See nimmt weiter zu, <http://www.esys.org/piraterie.html> (eingesehen am 11.7.2003).

8 Rüdiger *Wolfrum*, Terrorismus-Bekämpfung auf See, in: HANSA International Maritime Journal, (2003) 4, S. 1ff, <http://www.hansa-online.de/print.asp?artikelID=299> (eingesehen am 11.7.2003).

Gleichwohl waren Marineschiffe an Vorfällen mit Piraten in der jüngsten Vergangenheit beteiligt. Vor der Küste von Somalia hat zum Beispiel eine deutsche Fregatte im Rahmen des Anti-Terroreinsatzes (OEF) zwischen den Piraten und der Reederei eines gekaperten Schiffes erfolgreich vermittelt, das heißt ohne Verlust von Menschenleben, wenn auch Lösegeld zu zahlen war.

Eindämmung von Proliferation

Neben dem Einsatz als Waffe werden Schiffe und Boote auch als Transportmittel für terroristische und kriminelle Güter verwendet, um Anschläge vorzubereiten bzw. zu unterstützen. Terrorismusexperten vermuten, daß das Al-Qaida-Netzwerk eine »Flotte« von bis zu 300 Schiffen und Booten unter seinem Einfluß hat.[9] In Verbindung mit einem terroristischen Hintergrund wird die Proliferation von Massenvernichtungswaffen zunehmend zu einer zentralen sicherheitsrelevanten Herausforderung für Politik, Gesellschaft und Militär.

Gerade einmal zwei Prozent aller im Seetransport befindlichen Schiffscontainer werden derzeit untersucht. Dies geschieht auch häufig erst am Bestimmungsort, nachdem sie den Verladehafen unkontrolliert verlassen und in vielen Fällen Zwischenhäfen, über mehrere Kontinente verteilt, passiert haben. Eine umfassende Untersuchung von Schiffscontainern zu erreichen, ohne den Seeverkehr zu beeinträchtigen, erscheint angesichts der 232 Millionen Container, die jährlich auf etwa 46 000 Handelsschiffen über weltweit 4000 Häfen[10] verfrachtet werden, als nahezu unlösbare Aufgabe.

Bisher existiert noch kein Kontrollsystem, das Waffentransporte auf See regelt. Das wollen UN, EU und insbesondere die USA ändern. Die USA haben eine Initiative zur Unterbindung der Proliferation gestartet, in der sie unter anderem ein Gesetz zum Durchsuchen von suspekten Schiffen auf der Hohen See fordern, die Möglichkeit zur Gewaltandrohung und -anwendung eingeschlossen.[11] Nach dem Verständnis der USA hebt sich die *Proliferation Security Initiative (PSI)*, deutlich von den vorhandenen Kontrollmaßnahmen ab. Im Kern geht es darum, See-, Land- und Lufttransporte gegebenenfalls mit militärischen Mitteln zu stoppen und illegale Frachtgüter zu beschlagnahmen. Die Wirksamkeit dieses Instruments hängt insbesondere von frühzeitiger und präziser Aufklärung, von verfügbaren Kräften und vor allem von einer hinreichenden Rechtsgrundlage ab. An PSI beteiligen sich neben den USA bisher zwölf weitere Nationen,[12] unter ihnen auch Deutschland. Die Aufgabe für See- und Seeluftstreitkräfte besteht insbesondere im Anhalten von Handelsschiffen und deren Kontrolle durch Untersuchungsteams *(Boarding)*. Deutsche Marinekräfte sind hierzu grundsätzlich befähigt. Angewandt wurden Bordkontrollen bereits in vorangegangenen Einsätzen, zum Beispiel bei der Operation SHARP GUARD in der Adria. Mit der Aufstellung des Sondereinsatzkommandos Marine (SEK Marine) im Juni 2003 sind die See- und Seeluftstreitkräfte nun in der Lage, nicht nur kooperative Bordkontrollen durchzuführen, sondern auch solche, bei denen sich der Kapitän eines Schiff unkooperativ verhält, den erteilten Anweisungen also nicht Folge leistet.

Die zentrale Frage bei PSI ist weniger eine operative als vielmehr eine rechtliche. Einsätze der deutschen Marinekräfte, die ihrem Charakter nach *Interdiction Operations* sind, können nicht ohne weiteres bei alltäglichen Kontrollen erfolgen. Derartige Einsätze sind erst dann möglich, wenn ein entsprechender Beschluß des UN-Sicherheitsrates das militärische Eingreifen autorisiert und zudem der Deutsche Bundestag ein Mandat hierzu erteilt hat.

Neben PSI existieren weitere Initiativen, die eine Verbreitung von Massenvernichtungswaffen verhindern sollen. Exemplarisch ist das Programm *Container Security Initiative (CSI) zu nennen*, das dem amerikanischen Zoll in Zusammenarbeit mit ausländischen Hafenbehörden die Untersuchung von Schiffscontainern bereits im Verschiffungshafen ermöglicht. Hinzu kommt das Programm *Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)*, bei dem es um die Zusammenarbeit zwischen den amerikanischen Zollbehörden und weltweit agierenden privaten Unternehmen geht. Hierbei werden maritime Verbindungswege

9 Maki *Becker*, Terror Lurks on High Seas, in: New York Daily News, 21.9.2003, <http://www.globalsecurity.org/org/news/2003/030921-terror1.htm> (eingesehen am 2.10.2003).
10 Peril on the Sea, in: The Economist, 4.10.2003, S. 62.
11 Vgl. Michael *Levi*/Michael *O'Hanlon*, A Global Solution Is Needed for Illicit Weapons, in: The Financial Times, 11.7.2003, S. 11.

12 USA, Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien, Niederlande, Polen, Portugal, Australien, Japan, Kanada, Norwegen und Singapur; *U.S. House of Representatives, Committee on International Relations*, <http://wwwc.house.gov/international_relations/108/bolt033004.htm> (eingesehen am 2.4.2004).

sowie Sicherheitssysteme auf Schiffen überprüft und entsprechend verbessert.[13]

Komplementärer Küstenschutz

Freie Seeschiffahrt und ungehinderter Warenaustausch sowie die Versorgung mit Rohstoffen sind für Deutschland als einem von künftig 20 Küstenanrainerstaaten der EU von existentieller Bedeutung. Zwar besitzt Deutschland mit einer Küstenlänge von 1100 Kilometern nur Zugang zu den Randmeeren Nord- und Ostsee, jedoch ermöglicht der freie Zugang zum Meer den weiterreichenden Transport von Waren jeglicher Art auf allen internationalen Seeverkehrsadern. Nahezu 70% des Außenhandels werden über Seetransporte abgewickelt, ob innerhalb oder außerhalb des europäischen Kontinents.

Für eine hochentwickelte Industrienation wie Deutschland ist die durchgehende Versorgung mit Rohstoffen von immenser Bedeutung. Deutschland muß Mangan, Titan, Chrom, Nickel, Zinn, Aluminium und Eisenerz zu nahezu 100% importieren. Der Rohölimport liegt bei 97%, zu 29% erfolgt er über See.[14] Eine Unterbrechung im weltweiten Warenaustausch würde die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft erheblich beeinträchtigen und hätte drastische ökonomische Konsequenzen für Deutschland.

Es wird immer schwieriger, eine klare Trennlinie zwischen äußerer und innerer Sicherheit zu ziehen. Wo endet ein Militäreinsatz, wo beginnt die Polizeiarbeit? Dies gilt gleichermaßen für den Kampf gegen den internationalen Terrorismus in entfernten Regionen und für den Schutz deutscher Küsten. Hier ist ein stärkeres Zusammenwirken von Marinekräften mit Bundesgrenzschutz, Polizei und weiteren geeigneten Institutionen zu empfehlen. Dabei sollte das Prinzip der jeweiligen Fähigkeiten und nicht die traditionelle Frage nach der Zuständigkeit Ausgangspunkt sein. Es sollte eine Gesamtsichtung aller vorhandenen Kräfte und Mittel mit dem Ziel vorgenommen werden, effizientere sicherheitspolitische Instrumente für den Schutz der deutschen Küsten zu erhalten. Dies würde auch zu einer Harmonisierung auf europäischer Ebene beitragen. In vielen EU-Ländern ist die Marine in den unmittelbaren Küstenschutz einbezogen.

In Deutschland existiert seit dem 1. Juli 1994 eine Küstenwache des Bundes. Die Küstenwache ist keine Behörde mit zugewiesenen Befugnissen und klar definiertem Verantwortungsbereich. Es handelt sich vielmehr um eine Form der koordinierten Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Bundesministerien und deren nachgeordneten Behörden. An dieser Kooperation sind die Bundesministerien der Finanzen, des Innern, für Verbraucherschutz, für Verkehr und für Umwelt und Natur beteiligt, nicht aber das BMVg. Zielsetzung des Koordinierungsverbundes Küstenwache soll es sein, Synergien zu schaffen sowie vorhandene Kräfte schneller und wirkungsvoller einzusetzen.

Die Realität zeigt, daß die Einheiten der Küstenwache durch die zwei Küstenwachzentren Nord- und Ostsee zwar koordiniert eingesetzt werden können und sich somit Mehrfachkontrollen suspekter Schiffe und Boote vermeiden lassen, daß ansonsten aber das gesteckte Ziel nicht erreicht wurde. Zudem existiert bereits eine Küstenwache des Landes Schleswig-Holstein quasi als Parallelorganisation, die insbesondere für die Seeschiffahrtstraßen und das Küstenmeer des Landes zuständig ist. Zur Küstenwache des Bundes gibt es keinerlei Verbindungen; beide Organisationen bestehen autonom nebeneinander.[15]

Die Paradoxie der Situation wird durch die Tatsache verschärft, daß die polizeilichen Behörden des Bundes und der Länder zwar für die Abwehr von Gefahren zuständig sind (Grundgesetz, Artikel 30), jedoch weder die Boote der Küstenwache des Bundes noch die des Landes Schleswig-Holstein über eine effektive Bewaffnung verfügen, um terroristische Angriffe abzuwehren. Deutsche See- und Seeluftstreitkräfte wurden bei den Vorbereitungen zum Anti-Terroreinsatz der Operation Enduring Freedom mit entsprechender Bewaffnung ausgerüstet und werden sukzessive weiter ausgestattet. Sie sind jedoch bisher nicht befugt, die Waffen entsprechend anzuwenden.

Wie andere Länder auch benötigt Deutschland eine der veränderten Bedrohungslage angepaßte Küstenwache mit einheitlicher Struktur und eindeutig zugewiesenem Verantwortungsbereich. In die neue

13 *United States General Accounting Office*, Report to Congressional Requesters, Container Security Expansion of Key Customs Programs Will Require Greater Attention to Critical Success Factors, S. 5, <http://www.gao.gov/new.items/d03770.pdf> (eingesehen am 29.7.2003).

14 Zur Frage der Importabhängigkeit vgl. <http://www.deutschemarine.de/80256B100061BA9B/Docname/themen_struktur_Flotte_Flotten kdo_OP42_fuz.htm/$FILE/fuz2000.pdf> (eingesehen am 12.5.2003).

15 Siehe hierzu Matthias *Schütte*, Küstenwache des Bundes. Organisation zwischen hohem Anspruch und ernüchternder Wirklichkeit, in: Marineforum, (2003) 6, S. 14f.

Küstenwache könnte die Bundeswehr mit ihren maritimen Fähigkeiten integriert werden. Da davon auszugehen ist, daß eine integrierte Partnerschaft auf rechtlichen Widerstand stößt, sollte zumindest unter Berücksichtigung vorhandener Fähigkeiten ein kooperativer Ansatz gewählt werden. Ein wechselseitiger Austausch der Lagebilder zwischen den beiden Küstenwachzentren Nord- und Ostsee und dem Flottenkommando der Marine zur Verringerung von Reaktionszeiten sollte bereits heute ohne Debatte über einen Einsatz der Bundeswehr im Innern möglich sein. Als rechtliche Grundlage für die Zusammenarbeit sollte ein entsprechendes Seesicherheitsgesetz, in Anlehnung an das Sicherheitsgesetz für den deutschen Luftraum, erarbeitet werden.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß der Schutz deutscher Küsten und des davor liegenden Seeraumes weniger eine militärische, sondern eher eine polizeiliche Aufgabe ist. In diesem Raum kann es nicht Sache der Marine sein, polizeiliche Defizite auszugleichen oder polizeiliche Aufgaben komplett übernehmen. Jedoch besitzt die Marine Fähigkeiten, die in einem zumindest kooperativen Ansatz den Schutz deutscher Küsten komplementär verbessern könnten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund einer effizienteren, dem Sparzwang unterliegenden Ressourcenaufteilung.

Krisenmanagement und Konfliktprävention als neu definierte Hauptaufgabe für die deutschen Streitkräfte erfordern einen veränderten Ansatz von Kräften und Mitteln. Die kürzlich entschiedene dreidimensionale Einteilung in Eingreif-, Stabilisierungs- und Unterstützungskräfte wird die Struktur der Bundeswehr nachhaltig verändern. Analog zu diesen institutionellen Problemen für die Bundeswehr insgesamt ist festzustellen, daß die Herausforderungen für die deutschen See- und Seeluftstreitkräfte komplexer und vielschichtiger geworden sind. Die traditionelle militärische Rolle ist zwar noch vorhanden, sie wird künftig aber weniger stark ausgeprägt sein. Einsätze bei Krisenoperationen verlangen einen abgestimmten Dreiklang der Teilstreitkräfte (TSK) sowie eine deutlich verstärkte Koordination mit nichtmilitärischen Kräften, insbesondere bei der Konfliktprävention. Die Herausforderung für die maritime Komponente liegt in der Frage, auf welche Weise sie sich mit ihren vorhandenen und projektierten Fähigkeiten einbringen kann, um insbesondere Landstreitkräfte bei deren Auftragserfüllung zu unterstützen.

Diese neuen Fähigkeitsspektren müssen konzeptionell erst entwickelt und anschließend in die Tat umgesetzt werden. Im folgenden werden Überlegungen angestellt, wie die Deutsche Marine konzeptionell entwickelt werden sollte, um vor allem den Anforderungen bei Krisenmanagement und Konfliktprävention zu entsprechen.

Welche maritimen Fähigkeiten braucht die Bundeswehr?

Die Deutsche Marine will sich künftig als Träger der maritimen Fähigkeiten der Bundeswehr verstanden wissen. In ihrem neuen Selbstverständnis ist sie Teil eines größeren Ganzen und folgt auf diese Weise konsequent dem Paradigmenwechsel deutscher Sicherheitspolitik – Krisenmanagement als Hauptaufgabe. Die Optimierung des Gesamtsystems für die künftigen Aufgaben steht im Vordergrund. Redundanz und singuläre Ansätze sollen vermieden und statt dessen gemeinsame Ansätze sowie Synergien mit den Land- und Luftstreitkräften gefunden werden. Die maritimen Streitkräfte können dabei grundsätzlich von einer gestärkten Position ausgehen. Ihnen kommt im regionalen, vielleicht sogar im globalen Einsatz zunehmende Bedeutung zu. Es geht allerdings nicht darum, für eine der Teilstreitkräfte Vorteile gegenüber den anderen zu erreichen, auch wenn dieser Eindruck beim Kampf um knappe Ressourcen manchmal vorherrscht. Es geht vielmehr um die aufgabenorientierte Ausgestaltung maritimer Fähigkeiten der Bundeswehr. Hierfür bedarf es eines strategischen Gesamtkonzeptes (vergleichbar der *US Joint Vision*), das den TSK vorgegeben wird. Voraussetzung ist der Konsens über die Notwendigkeit eines TSK-gemeinsamen Denkens und Handelns. Für die Deutsche Marine bedeutet dies die Umorientierung von den primären Aufgaben einer *Escort-Navy* (Verbandsschutz, Schutz von Seegebieten und Verbindungswegen) zu einer maritimen Expeditionsstreitkraft, die möglicherweise ein Erzwingungspotential gegenüber Landzielen benötigen wird.

Ein Erzwingungspotential *(power projection)*, beispielsweise mit Hilfe von Marschflugkörpern, ist bisher nicht vorhanden. Die Entwicklung derartiger neuer Fähigkeiten wäre kostenintensiv, könnte allerdings multinational wahrgenommen werden, sofern maritim potente Partner gefunden werden. Es scheint zudem eher angeraten, maritime Fähigkeiten für Aufgaben als unterstützende Komponente bei Operationen an Land deutlicher auszubilden. Derartige Unterstützungsleistungen wären keineswegs als zweitrangig oder weniger bedeutsam zu betrachten. Das Aufgabenspektrum beginnt mit der Kontrolle des Seeraums vor einem möglichen Interventionsgebiet, führt über den Transport und die Anlandung der zu verlegenden Einheiten sowie eine begrenzte seegestützte Führungsfähigkeit und Waffenunterstützung für diese Landstreitkräfte bis zum Rücktransport. Kontrolle des Seeraumes im Randmeer bedeutet hier in erster Linie, Informationen über den potentiellen Gegner zu erlangen, seinen Zugriff auf dieses Gebiet zu verhindern und den Seeraum für eine eventuell nachfolgende Intervention abzusichern. Transport und Anlandung der Einheiten müssen nicht zwangsläufig durch Marinekräfte geleistet werden, sofern die Risikoabschätzung ergibt, daß zivile Schiffe ohne größere Gefährdung eingesetzt werden können. Im Falle einer ausgeprägten Gefährdung muß aber militärischer Seetransportraum verfügbar sein. Unter einer begrenzten seegestützten Führungsfähigkeit und Waffenunterstützung ist zu verstehen, daß besonders in der Anfangs- und Endphase eines Konflikts nicht nur die seewärtigen Operationen, sondern auch die Operationen an Land von einer Führungseinheit auf See kontrolliert und koordiniert werden können. Sobald ein gesicherter Stützpunkt mit der erforderlichen Führungsstruktur an Land eingerichtet worden ist, kann der Kommandoführer im Einsatzgebiet sein Hauptquartier dorthin verlegen. Die Phase der Anlandung von Truppen sollte durch Waffeneinsatz von See aus unterstützt werden können.

Integriert in den Reformprozeß der Streitkräfte, steht die Deutsche Marine bei ihrer Neuausrichtung auf das Konzept maritimer Fähigkeiten der Bundeswehr vor drei Hauptanforderungen:

1. Die Erhaltung der Kernfähigkeiten in der klassischen Seekriegführung[16] und deren Fortentwicklung. Auch wenn die verteidigungspolitische Lagebeurteilung die Fähigkeiten in der konventionellen Seekriegführung nicht oder nur rudimentär beansprucht, sollten diese doch als *Basisfertigkeiten* erhalten werden. Erst durch deren sichere Beherrschung kann eine Marine überlebens- und durchhaltefähig in weiterführenden Aufgabenfeldern operieren.
2. Die Einbeziehung neuer Aufgaben und Fähigkeiten im Sinne der erweiterten Sicherheit. Um einer um-

16 Die klassische oder auch konventionelle Seekriegführung meint das Agieren auf drei Ebenen *(warfare areas)*: Unter- und Überwasserseekrieg sowie Seekrieg aus der Luft.

fassenderen Sicherheitsanforderung gerecht zu werden, müssen Fähigkeiten und Fertigkeiten der maritimen Streitkräfte erweitert bzw. angepaßt werden. Einsätze mit defensivem Charakter im Rahmen eines komplementären Küstenschutzes oder auch offensive und regional unbeschränkte Krisenoperationen in Randmeeren erfordern ein neues Verständnis und neue Mittel.

3. Die verstärkte streitkräftegemeinsame Ausrichtung der maritimen Fähigkeiten der Bundeswehr. Maritime Kräfte müssen in einer breit angelegten Strategie integrations- und netzwerkfähig sein (Network Centric Warfare) sein. Künftige Krisenoperationen bedingen ein hohes Maß an Interoperabilität. Auf multinationaler Ebene müssen deutsche See- und Seeluftstreitkräfte befähigt sein, mit Streitkräften anderer Nationen gemeinsam zu operieren. National muß die Zusammenarbeit mit Heer und Luftwaffe vertieft und unter dem Leitgedanken teilstreitkräftegemeinsam forciert werden.

Multinational und teilstreitkräftegemeinsam

Seit jeher war Multinationalität einer der Leitgedanken der Deutschen Marine. Sie wurde als Bündnismarine konzipiert. Entsprechend war und ist das inhärente maritime Denken auf *Combined Operations*, auf gemeinsame Operationen mit anderen Marinen ausgerichtet. Angesichts langjähriger gemeinsamer Doktrinenentwicklung, Ausbildung und Kooperation im Einsatz können maritime Kräfte von Nato und EU heute ohne langwierige Vorausbildung oder spezielle Abstimmung in handlungsfähigen multinationalen Einsatzgruppen flexibel zusammengefaßt werden. Ihre Zusammensetzung kann im Verlauf einer Operation verändert und den jeweiligen politischen Vorgaben angepaßt werden.

Multinationalität wird in Zukunft auch aufgrund knapper Ressourcen für nahezu alle Marinen bedeutsamer. Zudem könnte der multinationale Ansatz innerhalb europäischer Marinestreitkräfte den Weg zu vertiefter politischer Kooperation, vielleicht auch Integration auf dem europäischen Kontinent ebnen. Die Fähigkeit zur Interoperabilität unter europäischen Marinen wird durch fortschreitende Harmonisierung der Rüstungsprojekte sowie durch weitere Anpassungsschritte, zum Beispiel im Bereich der Ausbildung, sichergestellt werden müssen. Hierbei gilt es, die US-Marine einzubeziehen, da sie auf vielen Gebieten die Standards setzt. Zu nennen ist hier insbesondere die Abwehr von ballistischen Flugkörpern.

Die maritime Komponente der Bundeswehr bleibt in ihrer multinationalen Orientierung zweifellos zukunftsfähig. Anlaß zur Sorge besteht jedoch bezüglich der Fähigkeit, den Prozeß der Neuausrichtung aufgrund begrenzter Finanzmittel in voller Breite zu bewältigen. Bereits heute sind Interoperabilität und die Fähigkeit zu multinationalen Einsätzen in Teilbereichen des Sprech- und Datenfunks nicht gegeben. Fehlende Investitionen werden die Lücken größer werden lassen.

Im Rahmen der jüngst entschiedenen Personalreduzierung der Bundeswehr – von der derzeitigen Zielgröße von 285 000 auf rund 250 000 Soldaten im Jahre 2010 – gibt die Marine als kleinste TSK nur etwa 1150 Stellen auf. Dies entspricht absolut und relativ der geringsten Reduzierung im Vergleich zu Heer und Luftwaffe.[17]

Die Betrachtung der allgemeinen Bestandsentwicklung von Schiffen, Booten und Luftfahrzeugen der maritimen Komponente für den Zeitraum der kommenden 15 Jahre (siehe Anhang, S. 29) offenbart mit Ausnahme der U-Boote einen nur leichten Abnahmetrend. Dieser Blick trügt jedoch, da einige Einheiten in Betrieb gehalten werden, obwohl sie überaltert sind bzw. es in nächster Zeit sein werden. Die Inbetriebhaltung ist erforderlich, da ihre spezifischen Fähigkeiten weiterhin gefordert werden, während Nachfolgeeinheiten noch nicht zur Verfügung stehen. Dies gilt beispielsweise für die Fregatte Klasse 122. Zu Beginn des neuen Jahrzehnts werden die meisten Schiffe dieses Typs mehr als 30 Jahre im Seebetrieb gewesen sein. Der darauf zurückzuführende kontinuierliche Verschleiß und die Materialermüdung können nur durch kostenintensive Maßnahmen ausgeglichen werden. Die aufgezeigten Zahlen in der Bestandsentwicklung basieren auf der derzeitigen Bundeswehr- und Finanzplanung. Wenn der prognostizierte Finanzplafond nach unten korrigiert werden sollte, hat dies sicherlich Auswirkungen nicht nur auf die Bestandszahlen, sondern auch auf die angestrebten Fähigkeiten.

17 Vorgesehen ist eine Reduzierung der Marine von 26 345 auf 25 200 (–4,3%), der Luftwaffe von 68 863 auf 63 400 (–7,9%) und des Heeres von 189 792 auf 163 900 (–13,6%). Im Jahr 2010 sollen im Organisationsbereich Marine 19 179 Soldaten ihren Dienst verrichten. Der stärkste Stellenabbau erfolgt bei den Grundwehrdienstleistenden (–20,0%), der geringste bei den Berufs- und Zeitsoldaten (–2,3%).

Das Konzept des streitkräftegemeinsamen Denkens und Handelns ist zwar nicht grundlegend neu, wurde aber bisher nicht besonders stark betont. Es ist während der militärpolitischen Neuausrichtung deutlicher in den Vordergrund getreten. Die VPR weisen auf die Notwendigkeit uneingeschränkten streitkräftegemeinsamen Denkens und Handelns in multinationalen Einsätzen und gemeinsamen Operationen hin.[18] Zunächst und in erster Linie wird dies mit Blick auf die hohen Kosten begründet und weniger aus der Erkanntnis, daß komplexe Herausforderungen einen ganzheitlichen und synergetischen Mittelansatz erfordern. Die Kostenfrage ist eine wesentliche Stellgröße beim Aufbau streitkräftegemeinsamer Strukturen. Noch entscheidender aber ist die Verankerung von Sinn und Notwendigkeit eines verstärkten integrierten Ansatzes (Joint-Ansatz) im Bewußtsein aller Beteiligten, wenn höhere Effektivität erreicht werden soll. Die Bündelung der Fähigkeiten der TSK sowie die gemeinsame Entwicklung neuer Fertigkeiten verspricht also einerseits finanzielles Einsparpotential und unterstützt andererseits die gemeinsame Neuausrichtung auf allen Ebenen. Bei der Verankerung von künftigen maritimen Fähigkeiten der Bundeswehr muß es außerdem darum gehen, Fähigkeiten zu berücksichtigen, die bei Einsätzen höchstwahrscheinlich benötigt werden bzw. synergetisch zu streitkräftegemeinsamen Operationen beitragen können.

Konflikte werden vorwiegend an Land ausgetragen. Landstreitkräfte werden weiterhin die Hauptlast von Interventionen tragen. Für erfolgreiche Operationen ist jedoch das Zusammenwirken von See-, Luft- und Landstreitkräften erforderlich. Strategische und operative Planungen müssen dies deutlich widerspiegeln und stärker als bisher betonen. Ein gemeinsames Streitkräftedispositiv in einer Krisenoperation ist keineswegs ein Militärkräftekonglomerat. Nur durch das gezielte Zusammenwirken aller TSK sowie weiterer Organisationsbereiche lassen sich Synergien erreichen und Vorteile gegenüber einem potentiellen Gegner erzielen. Hierfür ist ein gewisses Grundverständnis der jeweiligen Möglichkeiten und Befähigungen bei *allen* Beteiligten Voraussetzung. Diese Voraussetzungen gelten für kleinere nationale Einsätze wie auch für größere multinationale Operationen gleichermaßen.

18 Verteidigungspolitische Richtlinien (VPR), Teil II, Nr. 65, S. 15, <http://www.bmvg.de/sicherheit/vpr.php> (eingesehen am 22.5.2003).

Die Ausrichtung auf einen TSK-gemeinsamen Ansatz der Bundeswehr ist in Grundzügen schon zu erkennen. Auslandseinsätze werden gemeinsam durch das Einsatzführungskommando (EFK) geführt, gemeinsame Nachrichtengewinnung und Aufklärung erfolgt organisatorisch über das Kommando Strategische Aufklärung, Unterstützung und Erhaltung der Durchhaltefähigkeit sind Aufgaben der Einsatzlogistik der Streitkräftebasis. Mit der Einführung des *Customer Product Management 2001 (CPM)*[19] wurde darüber hinaus der Grundstein für eine TSK-gemeinsame Bundeswehrmaterialplanung und -beschaffung gelegt. Künftig sollte der gemeinsame Ansatz in militärischer und betriebswirtschaftlicher Hinsicht aber noch stärker berücksichtigt werden und auch in TSK-gemeinsame strategische Konzepte münden.

Herausforderungen ergeben sich in diesem Kontext für Marine, Luftwaffe und Heer gleichermaßen. Sie entstehen im Spannungsfeld zwischen der Wahrung TSK-spezifischer Interessen und der Ausrichtung auf den Leitgedanken, Denken und Handeln sowie die Führungsstruktur uneingeschränkt streitkräftegemeinsam auszurichten. Kein Organisationsbereich wird ohne weiteres bereit sein, von seinem Besitzstand etwas aufzugeben, jeder wird vermutlich zunächst mehr oder weniger auf hergebrachten Positionen beharren und sich auf Änderungen nur zögerlich einstellen.

Für die maritimen Streitkräfte gibt es in diesem Kontext spezifische Herausforderungen, insbesondere im Personalbereich. Die maritime Komponente muß als kleinste TSK einerseits Expertise für ihren eigenen Bereich erhalten und anderseits Expertise für den gemeinsamen Bereich abstellen. Dies fällt angesichts der knappen Ressourcen besonders schwer. Gerade die Abstellung in den gemeinsamen Bereich ist aber zukunftsweisend für die aktive Mitgestaltung von Streitkräftefähigkeiten.

Einsatzräume und Fähigkeitsprofil

Der Einsatz der maritimen Komponente der Bundeswehr wird künftig vornehmlich in drei Operationsräumen bzw. auf drei Ebenen stattfinden:

19 In der Analysephase werden die Systemfähigkeitsforderungen (SFF) der jeweiligen TSK in ein TSK-übergreifendes Entscheidungsgremium überführt, die Integrierte Arbeitsgruppe Fähigkeitsanalyse (IAGFA). Hier werden die Forderungen bewertet, anschließend wird über die weitere Abwicklung entschieden.

1. Der defensive Einsatz zum Schutz deutscher Küsten in heimischen Küstengewässern bzw. im heimischen Randmeer. Beiträge zur Überwachung des Seeraumes und zur Wahrung staatlicher Souveränität sind in diesem Rahmen zu leisten.
2. Der Einsatz auf der Hohen See. Hier muß der Schutz von Personal und Material, das im Kontext von Krisenoperationen verlegt und positioniert wird, sichergestellt werden. Des weiteren gilt es, einen Beitrag zur Sicherung des freien weltweiten Warenaustausches in Seeräumen und auf Seeverbindungswegen zu leisten.
3. Der offensive Einsatz in fremden Küstengewässern und Randmeeren als Beitrag zu multinationalen und streitkräftegemeinsamen Operationen im Rahmen des Krisenmanagements. Hier dürfte der Schwerpunkt künftigen maritimen Wirkens in einer präventiv angelegten Sicherheits- und Verteidigungspolitik liegen.

Es ist nicht Zweck dieser Studie, sich an der Kontroverse zu beteiligen, ob deutsche Streitkräfte sich an *high intensity conflicts* beteiligen sollten oder das Hauptgewicht eher bei *low intensity conflicts*, das heißt friedenserhaltenden Operationen liegen müßte. Dies ist letztlich nicht maßgeblich, da die Grenzen zwischen den unterschiedlichen Einsatzarten fließend sind. Ein friedenserhaltender Einsatz kann in kürzester Zeit in einen Einsatz höherer Intensität eskalieren.[20] Die Aufgaben der maritimen Komponente der Bundeswehr sind, unabhängig von der qualitativen Ausprägung in einem Fähigkeitsprofil, durch sechs wesentlich miteinander verzahnte Kategorien zu erfüllen:

- Führungsfähigkeit;
- Nachrichtengewinnung und Aufklärung;
- Mobilität;
- Wirksamkeit im Einsatz;
- Unterstützung und Durchhaltefähigkeit;
- Überlebensfähigkeit und Schutz.[21]

Was bedeutet dies für die konzeptionelle Neuausrichtung im einzelnen?

Führungsfähigkeit

Die Einsätze in entfernten Regionen erfordern eine gesicherte und weitreichende Führungsfähigkeit. Die in der Regel multinationale Zusammensetzung eines Marineverbandes hat Auswirkungen auf dessen Führungsfähigkeit, die ihrerseits von den permanent weiterentwickelten Führungsmitteln der maßgeblichen Marinen bestimmt wird. Die hierfür notwendige Interoperabilität setzt die Fähigkeit zur Teilhabe an den Führungssystemen anderer Teilstreitkräfte voraus.

Multinationale streitkräftegemeinsame Operationen werden künftig besonders in der Anfangs- und Endphase verstärkt von See aus geführt. Für Einsatzverbände größeren Umfangs ist eine seegestützte Combined-Joint-Taskforce-Headquarter-Plattform (CJTF-HQ) notwendig. Führungsaufgaben könnten hierbei nach dem Verfahrensprinzip der *Lead Nation* erfolgen. Im nationalen Rahmen muß die Führungsfähigkeit für streitkräftegemeinsame Operationen, etwa für Rettungs- und Evakuierungseinsätze und zur Leistung humanitärer Hilfe, sowie für maritime Operationen in kleinerer bis mittlerer Verbandsstärke (Task Group Level) hergestellt werden. Hierbei wird ein Konsens der Teilstreitkräfte hinsichtlich der operativen Führung von Einsatztruppen unumgänglich.

Der in Zukunft vermutlich anstehende verstärkte gemeinsame Einsatz von zivilen, nichtstaatlichen Organisationen (NGO) und militärischen Sicherheitsinstrumenten erfordert unter anderem Interoperabilität zwischen diesen Institutionen. Dies gilt nicht nur für die Kommunikation und den Datenaustausch, sondern auch für die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Einsatzverfahren.

Nachrichtengewinnung und Aufklärung

Zur Sicherstellung der Informationsüberlegenheit über einen potenziellen Gegner sind Nachrichtengewinnung und Aufklärung von zentraler Bedeutung. Der maritime Beitrag hierzu wird zur Zeit hauptsächlich durch die Flottendienstboote und die *Signal Intelligence*-Variante (SigInt) des Flugzeugs *Breguet Atlantique* erbracht. Maritime Verbände müssen künftig stärker zur Informationsgewinnung im Einsatzgebiet befähigt sein, aber auch stärker an gewonnenen Informationen teilhaben können. In einer modularen Konzeption könnten Einheiten bei Bedarf mit einem Nachrichtengewinnungs- und Aufklärungsmodul ausgestattet werden. Das Lagebild wird mit Hilfe von luft- und seegestützten Sensoren sowie weiteren Aufklärungsmitteln aufgebaut. Hierzu zählen auch Unmanned Aerial Vehicles (UAV), Unmanned Surface Vehicles (USV) und Unmanned Subsurface Vehicles (USSV). Umfassend gestaltet wird das Lagebild durch die Anbin-

20 VPR [wie Fn. 18], Nr. 58, S. 13.
21 Ebd., Nr. 91, S. 22.

dung an vernetzte Informationsstrukturen. Auf die Flottendienstboote könnte verzichtet werden, so daß eine organische Aufklärungskomponente in einer Einsatzgruppe verfügbar wäre. Gemeinsame Verfahren sollten in Abstimmung mit der zentralen Dienststelle, dem Kommando Strategische Aufklärung, erarbeitet werden.

Auf ein bemanntes SigInt-Flugzeug sollte aus Kostengründen zugunsten einer unbemannten Version verzichtet werden, sofern die luftrechtlichen Fragen hinsichtlich des Betriebs von unbemannten Flugzeugen geklärt werden können. Bemannte Aufklärungsflugzeuge sind aber weiterhin erforderlich. Sie werden insbesondere in Szenarien benötigt, für die ein UAV nicht geeignet ist oder die das durch UAV erstellte Lagebild ergänzen und komplettieren können. Diese Flugzeuge sollten über See und über Land gleichermaßen eingesetzt werden können.

Signaturreduzierte U-Boote der Klasse 212A sind befähigt zur verdeckten Aufklärung, unter anderem auch durch das Verbringen von Spezialkräften in Küstennähe, und sollten in den künftigen Aufklärungsverbund einbezogen werden. Voraussetzung hierfür ist allerdings ihre Teilhabe an den vernetzten Informationsstrukturen. Die neue U-Boot-Klasse 212A besitzt einen außenluftunabhängigen Hybridantrieb (Brennstoffzelle und Dieselgenerator/Batterie), womit die Einsatzdauer unter Wasser gegenüber konventionellen U-Booten erheblich verlängert wird. Diese revolutionäre Technik prädestiniert diese U-Boot-Klasse für verdeckte Operationen im Küstenvorfeld.

Mobilität

Mit der Schwerpunktverlagerung der Aufgaben der Streitkräfte zu internationaler Konfliktverhütung und Krisenbewältigung gewinnt die Fähigkeit, militärische Verbände zu verlegen, zunehmend an Bedeutung. Im Interesse ausreichender strategischer und taktisch-operativer Mobilität müssen die logistischen Voraussetzungen verbessert werden. Die Kapazitäten müssen den Transport innerhalb von Tagen anstelle von Wochen gewährleisten, um beispielsweise die der Nato Response Force (NRF) assignierten Einheiten zeitgerecht zu verlegen.

Strategischer militärischer Seetransport, komplementär zum strategischen Lufttransport und begleitet vom strategischen gewerblichen Seetransport, ist für die Mobilität der Bundeswehr unverzichtbar. Hierdurch wird die Verlegung von Einsatzkräften, auch mit größeren Materialmengen, und deren Vorausstationierung über See erst möglich. Im Gegensatz zum Luft- und gewerblichen Seetransport benötigt strategischer militärischer Seetransport keine nutzbare Infrastruktur in einem gesicherten Umfeld. Einsatzkontingente können zur Demonstration militärischer Macht vorausstationiert und mittels amphibischer Fähigkeiten oder verfügbarer Bordhubschrauber an den Einsatzort verbracht werden.

Die Notwendigkeit des strategischen militärischen Seetransports wurde auch im Prague Capabilities Commitment (PCC) 2002 ausdrücklich festgeschrieben. Da das Projekt Einsatztruppenunterstützungsschiff (ETRUS)[22] jedoch aufgrund fehlender Finanzmittel nicht mehr realisiert werden kann, muß Deutschland Kooperationspartner finden, die in der Lage sind, deutsche Kontingente zu transportieren und sie von Bord aus einzusetzen. Eine militärische Seetransportkomponente mit begrenzter Führungsfähigkeit ist in jedem Fall für das künftige Aufgabenspektrum der Bundeswehr unerläßlich.

Andere Marinen entwickeln Schiffe bzw. verfügen über Einheiten mit diesem Fähigkeitsspektrum.[23] Sofern die Bundeswehr Kompensationsprojekte anbieten kann, lassen sich sicherlich kooperative Partnerschaften bilden.

Bei der Debatte über das künftige Fähigkeitsprofil der maritimen Komponente der Bundeswehr ist auch die Frage nach einer amphibischen Komponente zu stellen. Deutsche amphibische Kräfte könnten einen Beitrag zu Sicherungs- und Schutzaufgaben im Kontext des Krisenmanagements bei Randmeereinsätzen leisten. Als künftig wahrscheinlichstes Einsatzgebiet erfordert das Randmeer eindeutig eine amphibische Komponente, jedoch besitzt die Bundeswehr im Gegensatz zu Streitkräften anderer Nationen die Fähigkeit zu amphibischen Operationen nicht. Der Aufstellungs- und Erhaltungsaufwand eines deutschen amphibischen Einsatzkontingents wäre erheblich und jedenfalls im derzeitigen Finanzrahmen nicht zu leisten. Es erübrigt sich entsprechend, die Frage zu stellen, ob eine amphibische Komponente besser den Land- oder Seestreitkräften zuzuordnen wäre. Momen-

22 Die operative Notwendigkeit des Projekts wird gleichwohl gesehen.

23 Hierzu zählen die Niederlande (Rotterdam-Klasse), Großbritannien (Bay-Klasse, 4 Einheiten, 2005 in Dienst), Frankreich (Mistral-Klasse, 2 Einheiten, 2005 in Dienst) und Spanien (1 Hubschrauberträger/Mehrzweckschiff, 2008 in Dienst).

tan könnte allenfalls eine amphibische Basisbefähigung in einem streitkräftegemeinsamen Ansatz aufgebaut werden. Eine amphibische Komponente, die über die nationale Aufgabe von Rettung und Evakuierung deutscher Bürger hinausgeht, sollte eher im europäischen Kontext realisiert werden.

Wirksamkeit im Einsatz

Maritime Kräfte sind per se zu langanhaltenden Operationen in internationalen Gewässern und mithin in räumlicher Nähe zu einem potentiellen Einsatzgebiet befähigt. Die Wirkung von See- und Seeluftstreitkräften in Krisenoperationen ist hierbei nicht auf die reine Waffenwirkung begrenzt. Bereits ihre demonstrative Präsenz im hoheitsfreien Seeraum kann den politischen Willen zum Handeln verdeutlichen. Eine Vorausstationierung von See- und Seeluftstreitkräften, die ohne diplomatische Anmeldung erfolgen kann, befähigt diese zu schneller Reaktion im Falle der Eskalation eines Konflikts.

Im Randmeereinsatz gilt unverändert die Befähigung zur verbundenen Seekriegführung als Basis seegestützter Militäroperationen. Verbundene Seekriegführung bedeutet das interaktive Zusammenwirken der Ebenen Über- und Unterwasserseekrieg wie auch Seekrieg aus der Luft. Erst die professionelle Beherrschung dieser grundlegenden Kriegführungsbereiche sichert Durchsetzungs- und Überlebensfähigkeit für weiterführende Aufgaben. Bei der künftigen Schwerpunktbildung zu streitkräftegemeinsamen Operationen dürfen diese Basisfertigkeiten nicht verlorengehen, sollten also weiterhin im Ausbildungsplan der Marine verankert werden.

See- und Seeluftstreitkräfte ermöglichen den Zugang zu Landoperationen, unterstützen streitkräftegemeinsame Operationen von See aus und sichern somit einen wesentlichen Anteil bei Planung und Durchführung derartiger Operationen. Das künftige Bedrohungsszenario für See- und Seeluftstreitkräfte gestaltet sich im Randmeer vielfältiger und wird besonders in den Bereichen Flug- und Unterwasserabwehr nach Einbeziehung unbemannter Systeme auch komplexer. Eine spezifische asymmetrische Bedrohung stellen immer öfter sehr schnelle und kleine Überwasserfahrzeuge dar, die im gewöhnlichen Seeverkehr schwer detektierbar sind.

Die Wirksamkeit im Einsatz erfordert im Randmeerbereich insbesondere eine abgestufte nachhaltige Waffenwirkung an Land. Dies beinhaltet die Befähigung zur präzisen Bekämpfung von stationären und mobilen Landzielen in unterschiedlicher Entfernung zur Küste. Die Feuerunterstützung sichert zudem auch die Operationsfreiheit der eingesetzten Seekriegsmittel im unmittelbaren Küstenvorfeld. Dieses Erfordernis läßt sich primär entweder durch den Einsatz von Flugkörpern oder durch weitreichende Artilleriesysteme erzielen.

Momentan ist die Bundeswehr nicht zu einer effektiven seegestützten Bekämpfung von Landzielen befähigt. Erst mit dem Zulauf der Korvette Klasse 130 erhält die Bundeswehr eine Einheit, die hierzu grundsätzlich in der Lage wäre. Die in der Militärisch-Technisch-Wirtschaftlichen Forderung (MTWF) postulierte Fähigkeit zur Landzielbekämpfung sollte ursprünglich durch den Flugkörper *Polyphem* abgedeckt werden. Das Vorhaben *Polyphem* wird jedoch nach dem Ausstieg der italienischen und französischen Seite als deutscher Alleingang nicht zu realisieren sein. Die Forderung soll nun zumindest partiell durch den an Bord installierten Schiff-Schiff-Flugkörper (FK) RBS 15 MK3 erfüllt werden. Dieser FK kann mit einem Landzielbekämpfungsmodul auf der Basis von GPS-Daten ausgerüstet werden, das Ziele in mehr als 200 km Entfernung bekämpfen kann.

Für die Fregatte der Klasse 124, die für die Verbandsflugabwehr konzipiert ist, bieten sich zwei Optionen hinsichtlich der Fähigkeit zur Landzielbekämpfung an: Erstens die Einrüstung eines Marschflugkörpers. Für mittlere Reichweiten könnte es der vertikal startende FK Harpoon Block II und für weitreichende Landziele könnte es der FK Tomahawk Block IV (T-LAM-E) sein. Zweitens die Einrüstung eines 155 mm-Geschützes anstelle des vorhandenen 76 mm-Systems. Das heute verwendete 76 mm-Geschütz erzielt keine Reichweiten über 15 km, reicht also nicht aus, um Landziele effektiv zu bekämpfen. Ein 155 mm-Artilleriesystem hingegen deckt geforderte Reichweiten von bis zu 40 km ab, mit reichweitengesteigerter Munition sogar darüber hinaus. Das Projekt MONARC (Modular Naval Artillery Concept)[24] zum Beispiel führt Heeres- und Marinetechnologie zusammen. Mit reichweitengesteigerter, endstabili-

24 MONARC ist ein Gemeinschaftsprojekt der Unternehmen HDW, Rheinmetall W&M und Krauss-Maffei Wegmann. Das Projekt ist ein bautechnischer Vorschlag zur Integration des Turmes der Panzerhaubitze PzH 2000 auf der Fregatte Klasse 124. Erfolgreich erprobt wurde dies im statischen Versuch an Bord der Fregatte *Hamburg*. Vgl. Thomas *Meuter*, Heerestechnologie für die Marine, in: Behörden Spiegel, März 2003, S. 31.

sierter und GPS-gesteuerter Munition können Landziele künftig punktgenau bekämpft werden, im Vergleich zu teuren Lenkflugkörpern sogar relativ kostengünstig. Moderne Artilleriesysteme genügen darüber hinaus auch dem in Krisenoperationen geltenden moralischen Imperativ, Verluste zu vermeiden.[25] Hiermit ist gemeint, daß nicht nur eigenes, sondern auch gegnerisches Personal soweit wie möglich zu schützen ist, um gesteckte politische Ziele nicht zu konterkarieren. Bisherige Artilleriesysteme erfüllen die Anforderungen an ein Waffensystem mit präziser Trefferwirkung nicht.

Wirksamkeit im Einsatz wird nicht allein durch schwimmende Systeme erzielt. Hubschrauber gewinnen heute für Operationen von Überwasserstreitkräften weiter an Bedeutung. Alle gegenwärtigen und künftigen mittleren und großen Einheiten müssen bzw. werden zum Einsatz von Hubschraubern befähigt sein. Der künftige Hubschraubereinsatz beschränkt sich nicht auf Marinehubschrauber, sondern umfaßt auch marinefremde Hubschrauber. Als Sensor- und Waffenträger ist der Hubschrauber eine essentielle organische Komponente für die Einsatzgruppe. Zudem dient er dem Personal-, Material- und Verwundetentransport. Als Waffensystem gegenüber einer asymmetrischen Bedrohung ist der Hubschrauber mit einem leichten FK und/oder mit Maschinengewehr (MG) ausgerüstet. Der halb-automatische FK (zur Zeit SEA SKUA) erlaubt eine exakte Zieleingrenzung, um Kollateralschäden im Küstenvorfeld zu vermeiden. Zur Bekämpfung von schnellen kleinen Überwasserfahrzeugen ist das MG besonders gut geeignet. Durch Verwendung eines entsprechend großen Kalibers (Kaliber 50 mm) erlangt der Hubschrauber mit MG einen Reichweitenvorteil gegenüber gewöhnlichen Handfeuerwaffen. Parallel zum Hubschraubereinsatz sollten alle künftigen mittleren und großen Einheiten zum Einsatz unbemannter Systeme (UAV) befähigt sein. Komplementär zum Hubschrauber könnten Flugroboter Aufklärungs- und Überwachungsaufgaben übernehmen. Des weiteren könnten derartige Systeme auch als Waffenträger eingesetzt werden. In der konzeptionellen Entwicklung künftiger Flugroboter (UAV) sollte auf eine streitkräftegemeinsame Verwendung geachtet werden. Unbemannte Systeme sollten gleichermaßen von Bord und von Land aus einsetzbar sein.

25 *Schimpf*, In die Zukunft gerichtete Vorstellungen [wie Fn. 4], S. 10.

Nachdem U-Boote seit Beginn der neunziger Jahre für den herkömmlichen Einsatz an Relevanz verloren haben, gewinnen sie gegenwärtig für Nachrichtengewinnung, Aufklärung und Spezialoperationen im Randmeereinsatz wieder an Bedeutung. Das verdeckte Verbringen von Spezialkräften an Land ist mit außenluftunabhängigen U-Booten leichter möglich. Neben diesen Einsatzoptionen, verbleibt als eine ihrer Aufgaben die Beteiligung an der verbundenen U-Bootjagd in küstennahen Gewässern. Hierbei bekämpfen U-Boote gemeinsam mit Überwassereinheiten und U-Bootjagdflugzeugen in einem gestaffelten Abwehrverband gegnerische Unterwassersysteme. Für die Durchhaltefähigkeit von U-Booten wird allerdings eine Hubschrauberabwehrkomponente erforderlich, da der U-Jagd-Hubschrauber noch immer die größte Bedrohung für U-Boote darstellt.

Im Kontext der *power projection* erzielt der Jagdbomber in der verbundenen Seekriegführung einen sehr hohen Wirkungsgrad. Unabhängig von der Frage seiner Zugehörigkeit zur Marine oder zu einer anderen Teilstreitkraft muß der Jagdbomber zum umfassenden Seekrieg aus der Luft befähigt sein. Zu seinen Vorteilen zählt, daß er hochgradig mobil ist und bedarfsgerecht zur schnellen Schwerpunktbildung herangezogen werden kann. Seine Fähigkeit, Ziele auf große Entfernung zu bekämpfen, verhindert Duellsituationen auf See. Außerdem ist er im Randmeereinsatz befähigt, auch weiter im Landesinnern gelegene Ziele präzise zu bekämpfen. Voraussetzung für den Einsatz des Jagdbombers ist eine Infrastruktur am Rande des Einsatzgebietes bzw. eine seewärtige Abstützung. Ein Jagdbomber, der zu Operationen vom Flugzeugträger befähigt ist, wäre für die Bundeswehr eine Neuerung, die den sicherheitspolitischen Herausforderungen entspräche. Im Verbund künftiger integrierter europäischer maritimer Streitkräfte könnten deutsche Jagdbomber von Flugzeugträgern anderer europäischer Nationen aus operieren.

Unterstützung und Durchhaltefähigkeit

Einsätze im Kontext des Krisenmanagements erfordern eine maritime Schwerpunktbildung in Richtung auf Operationen in entfernten Randmeeren. In diesem Einsatzraum müssen Marinekräfte langanhaltend innerhalb eines breiten Aufgabenspektrums streitkräftegemeinsam operieren können, auch unter Bedrohung. Diese Vorgaben bestimmen entsprechend

die Anforderungen an die logistische Unterstützung der Einsatzkräfte, wobei es grundsätzlich keinen wesentlichen Unterschied bei Vorkehrungen zur Logistik macht, ob eine Einheit zu einem Einsatz oder zu einer Ausbildungsfahrt den Hafen verläßt.

Die Leistungen der Einsatzlogistik erfolgen bereits heute zusammen mit der bundeswehrgemeinsamen Basislogistik sowie aufgrund weiterer Unterstützung aus dem militärischen und zivil-wirtschaftlichen Bereich. Im Einsatz werden maritime Verbände primär durch die an Bord mitgeführten Vorräte sowie die am Rande des Operationsgebietes gelegenen Stützpunkte (Häfen und Flugplätze) versorgt. Die Vorausstationierung streitkräftegemeinsamer Verbände im weltweiten Kriseneinsatz erfordert eine verstärkte und entsprechend umfangreichere Einsatzlogistik. Realisierbar ist dies durch Charter-Leasing-Verträge für Schiffstransporte mit zivilen Reedereien zum einen und durch Schaffung zusätzlichen militärischen Transportraums zum anderen.

Für die Durchhaltefähigkeit maritimer Einsatzverbände ist weniger die Anzahl an einzusetzenden Marinesoldaten, sondern nach wie vor die Anzahl an verfügbaren Einheiten entscheidend. Sie bestimmt maßgeblich den Einsatz-Wechsel-Rhythmus. Das derzeitige Regenerationssystem der Deutschen Marine erlaubt im Gegensatz zu weiten Teilen der Streitkräfte keinen Wechselrhythmus von sechs Monaten Einsatz und nachfolgenden 24 Monaten einsatzfreier Zeit in Deutschland. Die Belastungen der seegehenden und fliegenden Besatzungen liegen deutlich höher. Die Besatzungen der Fregatten zum Beispiel erreichen nahezu jedes Jahr eine Einsatzdauer von sechs Monaten und mehr. Überdehnung und fortschreitende Auszehrung des Personalkörpers müssen umgekehrt werden, wenn die See- und Seeluftstreitkräfte personell regenerationsfähig bleiben sollen. Innovative Lösungen sind gefragt. Kurzfristig könnte eine gewisse Überplanung extrem belasteter Dienstposten an Bord Abhilfe schaffen, sofern das hierfür notwendige Personal verfügbar gemacht werden kann. Mittelfristig könnte im Zuge einer gesetzlich festgelegten Dienstzeit eine Verbesserung durch Gleichstellung der Soldaten im Kontext einer Anpassung an Regelungen anderer staatlicher Institutionen erfolgen. Entscheidend ist, daß eine Reduzierung der Belastung bei gleichzeitigem Fähigkeitserhalt erreicht wird.

Realisierbar wäre dies zum Beispiel durch kleinere Besatzungsstärken, vorausgesetzt eine verringerte Besatzungszahl läßt sich in ein militärisches Einsatzkonzept einbinden, das den Aufgaben im geforderten Einsatzprofil gerecht wird. Kleinere Besatzungen ließen sich unter anderem durch verstärkte Automation an Bord erreichen. Zudem könnte über eine Erhöhung der Zahl der verfügbaren Besatzungen pro Einheit der Marine, analog zum Bundesgrenzschutz (BGS), nachgedacht werden. Die Boote des BGS werden in der Regel von drei bis vier Besatzungen in wechselndem Zyklus betrieben. Das Prinzip, mehrere Besatzungen für ein Schiff oder Boot bereitzuhalten, könnte auf die Marine übertragen werden.

Überlebensfähigkeit und Schutz

Der Randmeereinsatz mit seinem komplexen Bedrohungsspektrum erfordert die verstärkte Überlebensfähigkeit seegestützter Streitkräfte. Im bisherigen klassischen Seekrieg waren es vornehmlich maritime Opponenten, gegen die es sich in den drei Dimensionen (Unter-/Überwasser und Luft) zu schützen galt. Künftig müssen Überlebensfähigkeit und Schutz vermehrt auch gegenüber feindlichen landgestützten Systemen und einer asymmetrischen Bedrohung im Küstenvorfeld sichergestellt werden. Dies schließt die Minenabwehr wie auch die Abwehr ballistischer Flugkörper ein. Der »Schutzschirm« für die Einsatzkräfte sollte dabei nicht nur über Wasser, sondern soweit möglich auch über Land aufgebaut werden.

Die Bedrohung durch ballistische Flugkörper wird künftig kurzfristig einsatzbereite Abwehrkapazitäten, vielleicht sogar permanente Präsenz erfordern. Eine ballistische Raketenabwehr (Ballistic Missile Defense, BMD) kann nur im multinationalen Ansatz und in enger Kooperation mit den US-Streitkräften realisiert werden. Seegestützte Elemente ermöglichen hierbei die Bekämpfung feindlicher Flugkörper in deren früher Aufstiegsphase, mit dem Vorteil, relativ resistent gegenüber Täuschaktionen des aufsteigenden Flugkörpers zu sein. Die Möglichkeit einer deutschen Beteiligung an BMD böte unter anderem die Fregatte Klasse 124, ausgerüstet mit dem Standard Missile 3 (SM-3), der derzeit auf den amerikanischen AEGIS-Kreuzern eingerüstet wird. Dieser FK, eine Weiterentwicklung des SM-2, Block IV, kann aus dem bereits vorhandenem Startmodul VLS MK41 verschossen werden und bekämpft aufsteigende ballistische Flugkörper im Übergang von der *Boost-* in die M*id course-*Phase.

Die Sicherung der Operationsfreiheit von Einsatzgruppen im Randmeer wird bei der Abwehr von See-

minen zunehmend durch unbemannte Systeme erreicht. Das Minenjagdsystem 2000, vermutlich ab 2006 verfügbar, besteht aus einer bemannten Führungsplattform, dem Minenjagd-Boot-Klasse 334, zwei unbemannten Überwasserdrohnen mit jeweils tiefensteuerbarem Sensorträger sowie Einwegbekämpfungsdrohnen. Der Vorteil gegenüber bisherigen Systemen: Erstens wird die Gefahr für die bemannte Führungsplattform erheblich reduziert, da sie sich außerhalb des minengefährdeten Bereiches positioniert. Zweitens können neben offenliegenden auch eingesunkene Minen geortet, dokumentiert und bekämpft werden.[26] Künftige mittlere und große Überwassereinheiten könnten mit eigenen USSV ausgestattet werden, die autonom Lokalisierung, Dokumentierung und Zerstörung von Seeminen durchführen.

Der aktive und passive Schutz von See- und Seeluftstreitkräften ist ein entscheidender Beitrag zum Erfolg militärischer Operationen. Der Schutz maritimer Einheiten umfaßt generell die technologische Ausstattung, die organisatorischen Maßnahmen sowie die bordspezifischen Betriebsabläufe. Neben den beschriebenen aktiven Schutzfunktionen sind passive Schutzmaßnahmen für das wahrscheinlichste Einsatzspektrum zu optimieren. Die ABC-Abwehr (Atomar, Biologisch, Chemisch) ist hierbei Grundvoraussetzung für die Überlebensfähigkeit der Plattformen, sichergestellt insbesondere durch Schutzlufteinrichtungen. Entsprechend sollte jede Einheit zum Eigenschutz gegenüber potentiellen Luftbedrohungen befähigt werden, was auch für die Abwehr von Torpedos gilt. Bei der Weiter- und Neuentwicklung maritimer Einheiten sollte man sich auf eine Minimierung der Infrarotsignatur und der akustischen und magnetischen Unterwassersignatur (Stealth-Technologie) konzentrieren.

Modularität

Die sicherheitspolitischen Herausforderungen verlangen ein hohes Maß an Flexibilität im operativen Einsatz. Der Wechsel von passiver Präsenz zum aktiven Einsatz in einem Seegebiet kann in relativ kurzer Zeit notwendig werden. Personal, Ausbildung und Material müssen hierauf abgestimmt sein. Maritime Plattformen der Zukunft werden ein noch breiteres Aufgabenfeld abzudecken haben. Diese Aufgaben und Leistungen sind nicht immer alle gleichzeitig zu erbringen, können aber in kürzester Zeit erforderlich werden.

Das modulare Konzept schwimmender Einheiten ist eine erfolgversprechende Antwort. Das Grundelement ist eine standardisierte Basisplattform, auf der je nach Anforderung *(tailored to the mission)* entsprechende Module in kurzer Zeit ein- und ausgerüstet werden können. Das Konzept des modularen Aufbaus stellt Vielseitigkeit vor Spezialisierung. Vor dem Hintergrund einer indifferenten Sicherheitslage mit Mehrfachbedrohung werden Spezialisierungseinbußen im statischen Systembereich zugunsten einer umfangreicheren diversifizierten Fähigkeitspalette in Kauf genommen. Bereits heute sind die Einheiten der Deutschen Marine vielseitig einsetzbar, wie aktuelle Operationen deutlich zeigen. Eine maritime Plattform besitzt per se beträchtliche Anpassungsfähigkeit. Sensoren und Effektoren sind multifunktional konzipiert, zum einem aus Kosteneffizienzgründen und zum anderen aus Raumsparerfordernissen. Innovative Technologien werden die Notwendigkeit einer hohen Anpassungsfähigkeit noch verstärken.

Modularität im Marineschiffbau ist keine neue Errungenschaft. Bereits die Fregatte der Klassen 123 und 124 weist Elemente des Konzepts der Mehrzweck-Kombination (MEKO) auf. Die Korvette der Klasse 130 wird nahezu komplett nach dem MEKO-Prinzip gebaut.[27] Auf dieser Basis geht es darum, die breite Fähigkeitspalette fortzuentwickeln, die jeweilige Bedrohungslage anzupassen, Systeme über den maritimen Rahmen hinaus zu standardisieren und Interoperabilität mit Heer und Luftwaffe sowie anderen Marinen zu gewährleisten. Neue Technologien sollten sich in diesem Kontext durch möglichst einfache Bedienung und flexible Anwendung auszeichnen, um Ressourcen in den Bereichen Personal und Ausbildung freizusetzen. Die modulare Konzeption weist auch hier Vorteile auf. Sie ist anpassungsfähiger als spezialisierte statische Konzeptionen. Änderungen und Neuerungen in einzelnen Modulen sind leichter und schneller in die Gesamtkonzeption zu integrieren.

Die konsequente Umsetzung einer modularen Konzeption erfordert ebenfalls eine Anpassung der jeweiligen Besatzungsstrukturen an Bord. Eine Basisbesatzung ist für den grundsätzlichen Betrieb des Bootes oder Schiffes notwendig. Weiteres, zusätzliches Perso-

26 Rolf *Killadt*, Minenjagd 2000, in: Marinetechnologie und neue Schiffsgeneration. Wehrtechnischer Report, (2001) 2, S. 54f.

27 Fritz *Jacobi*, Modular Ship Design: Economical Solution in Times of Tight Budgets, in: Naval Forces, (2003) 1, S. 39.

nal wird je nach Erfordernis mit dem jeweiligen Modul an Bord genommen bzw. von Bord gegeben.

Die modulare Konzeption wird künftig eine noch stärker prägende Größe für schiffbauliche Entwicklungen werden. Die amerikanische Marine zum Beispiel wird ihr neues Littoral Combat Ship (LCS) in modularer Bauweise erstellen lassen. In den Entscheidungen für ein mögliches zweites Los der Korvette Klasse 130 und ein Nachfolgemodell der Fregatte Klasse 122 sollten die skizzierten Überlegungen zum modularen Design berücksichtigt werden. Es könnte sogar konzeptionell möglich sein, die Nachfolgeprojekte für diese beiden Schiffs(Boots)-Typen zu vereinen und technisch kostengünstig zu realisieren. Die Industrie hat entsprechende Pläne bereits ausgearbeitet.

Werftenkooperation und monetäre Zwänge

Im Prozeß der maritimen Neugestaltung spielt die Industrie eine bedeutsame Rolle. Sie sollte bereits in der Analysephase intensiv einbezogen werden, um erforderliche Investitionen kostengünstig zu ermöglichen. Kommerzielle Produkte (Commercial Off the Shelf, COTS) werden in größerem Umfang als bisher zur Anwendung kommen. Waffensysteme mit großen Stückzahlen wird es im nationalen Rahmen künftig nicht mehr geben. Ob internationale Abstimmungen zu Neubeschaffungen möglich sein werden, bleibt abzuwarten. Aber selbst in diesem Falle wäre eine leistungs- und wettbewerbsfähige Rüstungsindustrie notwendig, um eigene Interessen und Konzeptvorstellungen erfolgversprechend einbringen zu können.

Eine besondere Form von gegenseitiger Abhängigkeit ergibt sich aus der langjährigen Kooperation der Deutschen Marine mit den inländischen Schiffswerften. Der deutsche Schiffbau ist durch die Integration von Handels- und Marineschiffbau gekennzeichnet. Dies ist einer der Gründe für die herausragende Position der deutschen Werften auf dem Weltmarkt. Marine wie auch Werften profitieren von den engen Kooperationsbeziehungen. Der Marineschiffbau umfaßt 20 bis 25% des Schiffbaugesamtumsatzes. Im Jahre 2001 machte dies immerhin rund eine Milliarde Euro aus.[28] Durch den Marineschiffbau werden außer der kontinuierlichen Auslastung von Werftkapazitäten vor allem qualifizierte Ingenieurskunst wie auch Schiffbauinnovation gesichert. Insbesondere der Erhalt dieser hochqualifizierten Arbeitskraft ist mittelfristig jedoch gefährdet, da Folgeaufträge für die Marinewerften gegenwärtig nicht vorliegen.

Die öffentliche Wahrnehmung dieser Situation scheint sich demgegenüber auf den Umstand zu verengen, daß die Deutsche Marine in Zeiten leerer Kassen dennoch neue Einheiten erhält. Die Beschaffungsverträge für die im Zulauf befindlichen Einheiten, zum Beispiel Fregatte Klasse 124, Korvette Klasse 130 und U-Boot-Klasse 212A, wurden bereits Mitte der neunziger Jahre geschlossen. Man mag hier von weiser Voraussicht im maritimen Beschaffungsplan sprechen, da die erwähnten Neuerungen nicht nur der Bundeswehr maritime Fähigkeiten sichern, sondern als Spitzenprodukte zugleich auch Exportschlager geworden sind. Der Blick in die weitere Zukunft zeigt aber, daß die Aussichten alles andere als rosig sind. 2008 wird der Zulauf der erwähnten Einheiten abgeschlossen sein. Die Erhaltung technologischer und industrieller Fähigkeiten in den Sektoren Forschung, Entwicklung und Innovation ist jedoch bereits heute kaum noch gewährleistet.

Implikationen für die konzeptionelle Weiterentwicklung

Welche Bedeutung hat die skizzierte Situation für die Weiterentwicklung der maritimen Komponente der Bundeswehr? Die Konkurrenzsituation bei den wesentlichen Großvorhaben (WGV) der Bundeswehr läßt die Neuentwicklung bzw. den Neubau des Nachfolgemodels der Fregatte Klasse 122 nicht zeitgerecht zu. Die Haushaltsmittel sind mit Priorität für andere Beschaffungen vorgesehen. Insbesondere Eurofighter (EFA) und Airbus A400M beanspruchen erhebliche finanzielle Mittel. Das Großvorhaben Standardfregatte 125[29] als Nachfolgemodell der Fregatte Klasse 122 wurde vom ursprünglichen Planungsjahr 2006 auf 2012 verschoben; ein zweites Los U-Boot-Klasse 212A wie auch Korvette Klasse 130 steht in Frage. Die technologische Anbindung der Standardfregatte 125 an Fregatte Klasse 124 und Korvette 130 ist nicht mehr,

28 *GRIEPHAN* Wehrdienst, 7.7.2003, 28/03, S. 1.

29 Standardfregatte 125 ist einer der verwendeten Arbeitstitel; andere Benennungen sind: Kampfschiff Neue Generation (KNG), Fregatte der Zukunft, Littoral Combatant Germany (LCG). Die US-Marine plant ein Littoral Combat Ship (LCS); die britische Marine ein Future Surface Combatant (FSC). Im Grunde beschreiben alle das gleiche: optimierte Konzeptionen für den Randmeereinsatz.

wie ehemals geplant, gegeben. Nahezu eine Dekade später wird ein neues Schiffsdesign mit neuer Technik erforderlich sein. Deutschland koppelt sich somit für einen Zeitraum von fast zehn Jahren von Entwicklungen und Planungen in den anderen Marinen ab.[30] In Zahlen ausgedrückt: die finanziellen Aufwendungen für maritime Großprojekte sinken von einer Größenordnung von 612 Millionen Euro (2004) auf 19,7 Millionen Euro im Jahr 2008.[31] Negative Auswirkungen hat dies auf das Ingenieurs-Know-how, auf die Expertise in Bundesbehörden (z.B. beim Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, BWB) und insbesondere auf die Exportfähigkeit der Marineindustrie.

Weiterhin gilt, daß sicherheitspolitische Herausforderungen sich nicht an der jeweiligen Haushaltslage orientieren. Deutschland hat eine international herausragende Spitzenposition im Schiff- und U-Bootbau inne. Wenn diese Position über das kommende Jahrzehnt hinaus konsolidiert und zudem Innovationskraft und Know-how erhalten bleiben sollen, sind politische Entscheidungen zugunsten von Investitionen noch in der laufenden Legislaturperiode erforderlich. Andernfalls würden monetäre Zwänge eine der verteidigungspolitischen Richtlinien konterkarieren, in der es heißt, Deutschland solle eine leistungs- und wettbewerbsfähige industrielle Basis in technologischen Kernbereichen aufrechterhalten, um auf die Entwicklung entscheidender Waffensysteme Einfluß nehmen zu können.[32]

Der deutsche Beitrag zu den Ständigen Einsatzverbänden der Nato wird derzeit zu großen Teilen von den acht Fregatten der Klasse 122 und den vier Einheiten der Klasse 123 geleistet. Sollte insbesondere die Nachfolge der Fregatte Klasse 122 nicht zeitgerecht und in ausreichendem Umfang zu realisieren sein, sind neben rüstungspolitischen Auswirkungen auch Konsequenzen für die maritime Teilhabe an Bündnissen unausweichlich. Ob Deutschland in diesem Falle noch seinen internationalen Verpflichtungen nachkommen könnte, bleibt durchaus fraglich.

Zusammenfassend läßt sich feststellen: Die Herausforderungen und Schwierigkeiten bei der konzeptionellen Neuausrichtung der maritimen Komponente der Bundeswehr machen deutlich, daß anders geartete Fähigkeiten erforderlich sind. Das Randmeer mit seinen eigentümlichen hydrographischen Gegebenheiten wie auch die unmittelbare Landnähe bedingen ein anderes Fähigkeitsprofil als die Hohe See. In Krisen- und Konflikteinsätzen erhält das Zusammenwirken mit Luft- und insbesondere Landstreitkräften im Kontext der vernetzten Operationsführung einen bisher nicht gekannten Stellenwert.

Es wird künftig kaum möglich sein, ein komplettes maritimes Fähigkeitsprofil in Gänze national herauszubilden. Das Leitprinzip deutscher See- und Seeluftstreitkräfte orientiert sich entsprechend weiterhin an der Multinationalität. Bereits heute suchen die Deutsche Marine und ihre europäischen Partner stärkere und vertiefte Kooperation auf vielen Ebenen. Diese Entwicklung geht mit immer weniger schwimmenden und fliegenden Einheiten einher. In nahezu allen Marinen sinkt die Anzahl an Booten, Schiffen und fliegenden Systemen, verursacht vor allem durch rückläufige Finanz- und Personalressourcen. Wie der kooperative oder auch der integrative Weg, der vielleicht eines Tages in eine europäische Marine einmündet, verstärkt beschritten werden könnte, soll im folgenden Teil modellartig aufgezeigt werden.

30 USA, Großbritannien, Frankreich, Italien, Niederlande, Dänemark und Australien entwickeln und planen entsprechende Einheiten; vgl. Karlheinz *Lippitz*, Marinerüstung heute, in: Marineforum, (2003) 5, S. 14.

31 Vgl. Martin *Agüera*, ThyssenKrupp, DCN to Talk Cooperation, in: Defense News, 18.8.2003, <eb6-bounce@atpco.com> (eingesehen am 19.8.2003).

32 VPR [wie Fn. 18], Nr. 69, S. 15.

Deutsche maritime Kräfte in europäischer militärischer Kooperation/Integration

Eine Integration von europäischen Streitkräften ginge wesentlich über das bisher bekannte Maß an Multinationalität oder enger Kooperation hinaus. Sie erfordert erheblich mehr als die Zusammenlegung militärischer Einheiten. Integrative Schritte jenseits des rein Militärischen wären insbesondere bei einer Angleichung der Rechts- und Wehrrechtssysteme vonnöten, bei der Etablierung eines gemeinsam bewirtschafteten Verteidigungsetats und konsensualer Beschaffungsvorhaben wie auch bei der Verlagerung nationaler Souveränität aus den Hauptstädten in die europäische Zentrale. Bevor in derartigen Kategorien gedacht werden kann, sollte eine möglichst breite Übereinstimmung in zentralen Fragen und Handlungsfeldern sowie mit Blick auf Ausrichtung und Ziele gemeinsamer europäischer Streitkräfte herrschen. Das von Javier Solana entwickelte Strategiepapier[33] bietet erste Anhaltspunkte. Die Zeit für eine europäische Armee ist aber noch lange nicht reif. Insbesondere der Souveränitätsverzicht wäre eine der großen Hürden, die überwunden werden müßten. Auch wenn durch Sparzwänge motivierte Stimmen zugunsten europäischer Lösungen lauter werden, ist doch unbestreitbar, daß sich solche grundlegenden Veränderungen nicht ad hoc, schon gar nicht in relativ kurzer Zeit vollziehen lassen.

Die Marinen Europas bieten sich generell als Kooperations- und Integrationsobjekte an, da sie durch ihre multinationale Ausrichtung gute Ansätze für weiterreichende integrative Schritte bieten. Maritime Operationen werden größtenteils anhand einheitlicher Nato-Standards durchgeführt. Die Sprache und der »Zeichenvorrat« sind nahezu identisch. In der deutschen Öffentlichkeit sind entsprechend in diesem Kontext Forderungen nach einer verstärkten Aufgabenwahrnehmung im EU-Rahmen erhoben worden, die Vorschläge zur Spezialisierung deutscher Streitkräfte und Konzentration auf einige ausgewählte Aufgaben und Fähigkeiten einschließen. Gerade in der aktuellen Finanzlage entwickelt dieses Thema eine ganz eigene politische Dynamik. Ein deutscher Alleingang mit unilateralem Verzicht auf Fähigkeiten wäre aber nicht anzuraten, da Abhängigkeiten zu anderen Staaten entstehen könnten, die nicht hinreichend abgesichert wären. Die Konzentration auf wenige Fähigkeitsbereiche könnte möglicherweise eine politisch gewünschte Beteiligung an internationalen Einsätzen verhindern, wenn die erforderlichen Fähigkeiten im Rahmen einer nicht abgestimmten Rollenspezialisierung durch Deutschland nicht mehr bereitgehalten werden.

Drei mögliche Kooperations-/Integrationsmodelle

Wie könnte der Prozeß in Richtung auf verstärkte Kooperation und Integration mit anderen europäischen Marinen fortgeführt werden? Anhand von drei möglichen Modellen soll dies im folgenden skizziert werden. Die Modelle können als Etappenziel auf einem Weg dienen, der in nicht abschätzbarer Zeit zu einer europäischen Marine führen könnte. Die Modelle können aber auch als eigenständiges Ziel verstanden werden, da sie die Ressourceneinsparung als vorherrschende Motivation für fortschreitende Kooperation ins Zentrum stellen.

Rollenspezialisierung (Modell I)

Rollenspezialisierung bezeichnet die Aufteilung von Aufgaben unter gleichberechtigten Partnern. Durch die Verteilung von Zuständigkeiten soll eine effiziente Aufgabenerfüllung unter einer gemeinsamen Zielsetzung erreicht werden. Dabei werden einzelne Fähigkeiten nur noch durch einen Partner des Verbundes wahrgenommen. Die Handlungsfähigkeit des Gesamtverbundes setzt naturgemäß die uneingeschränkte Verfügbarkeit *aller* Teilfähigkeiten voraus.

Rollenspezialisierung in den Marinen kann auf der strategischen Ebene (strategische Ziele des betroffenen Staates), auf der operativen Ebene (vorhandene Expertise oder Bedeutung für die eigene Marine) oder von rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten (Unterstützung

33 Javier *Solana*, A Secure Europe in a Better World, <http://ue.eu.int/pressData/en/reports/78367.pdf> (eingesehen am 16.12.2003).

der eigenen Rüstungsindustrie) geprägt sein. Maritime Möglichkeiten zur Spezialisierung im europäischen Rahmen bestehen in mehrfacher Hinsicht. Als Beispiel soll ein fiktiver europäischer Flugzeugträgerverband dienen. Es wäre vorstellbar, daß Großbritannien oder Frankreich hierfür einen Flugzeugträger bereithielten, Spanien und Italien die darauf stationierten Luftfahrzeuge stellten und Deutschland seine spezialisierten Kenntnisse beim Betrieb von Schnellbooten, Fregatten, Minenabwehreinheiten und nichtnuklearen U-Booten in diesen Einsatzverbund einbrächte. Um aus dem Trägerverband eine Expeditionsstreitkraft nach amerikanischem Muster zu machen, könnten die Benelux-Ländern und Großbritannien die dazugehörige amphibische Komponente beisteuern.[34]

Dieser Ansatz ist ökonomisch reizvoll, da keine breite Fähigkeitspalette auf nationaler Ebene vorgehalten werden müßte, sondern nur einige ausgewählte Fähigkeiten. Die Spezialisierung auf einzelne Seekriegsmittel bedeutet zugleich aber auch den Verzicht auf Elemente des maritimen Fähigkeitsspektrums. Hier setzt jedoch die Forderung nach intensiver und kostenträchtiger Einsatzausbildung bei den beteiligten Marinen an, da sie nur im Verbund wirken können. Jeder muß Fertigkeiten und Einsatzgrundsätze und -verfahren des jeweils anderen kennen. Zudem bedeutet Rollenspezialisierung einerseits Teilverlust von staatlicher Souveränität und begründet andererseits Handlungsverpflichtungen im Bündnis. Die eigenständige politische Entscheidung zur Teilnahme oder Nicht-Teilnahme an Einsätzen ist dann nicht mehr gewährleistet, wenn man die Handlungsfähigkeit des Gesamtverbundes nicht gefährden will.

Rollenteilung (Modell II)

Rollenteilung meint die Verteilung von Aufgaben unter teilnehmenden Partnern. Dabei verfügen grundsätzlich alle Partner über das gesamte Fähigkeitsspektrum, jedoch mit differenzierter und unterschiedlicher Schwerpunktsetzung in den Fähigkeitsbereichen. Je nach operativer Anforderung bleibt die Handlungsfähigkeit einzelner Partner erhalten, der nationale eigenständige Beitrag bei allen Aktivitäten sichtbar und die Souveränität beteiligter Staaten unbeeinträchtigt. Eine Rollenteilung unter teilhabenden Marinen bietet sich für nahezu alle Fähigkeitsbereiche an. Die größte Effizienz dieses Modells läßt sich dort erzielen, wo kostenintensive und komplexe Systeme bzw. Fähigkeiten vorherrschen, die auch künftig in einem Integrationsverbund (noch) national herausgebildet werden sollen. Hierunter sind in erster Hinsicht Kampfschiffe ab mittlerer Größe, aber auch nichtnukleare U-Boote zu verstehen. Die Teilnehmer an diesem Modell planen umfangreichere Operationen in den vereinbarten Fähigkeitsbereichen gemeinsam und führen diese in der Regel auch gemeinsam aus.

Finanzielles Einsparpotential ist auch in diesem Modell vorhanden, wenn auch weniger ausgeprägt als bei einer strikten Spezialisierung. Die Stückzahlen in einzelnen Fähigkeitsbereichen könnten reduziert werden, um Einsparungen zu erzielen. Hier muß kritisch geprüft werden, inwieweit die jeweilige Anzahl verringert werden kann, wenn politisch der sichtbare nationale Beitrag an Bündnissen und/oder multinationalen Einsätzen weiterhin gefordert wird. Außerdem sollten in die Bewertung Überlegungen darüber einfließen, welche Fähigkeiten für Aufgaben erhalten werden müssen, die auch in Zukunft in nationaler Verantwortung verbleiben.

Gemeinsame Aufgabenwahrnehmung (Modell III)

Gemeinsame Aufgabenwahrnehmung bezeichnet das gemeinsame Handeln der Partner in einem Fähigkeitsbereich. Durch die Bereitstellung einzelner abgestimmter Beiträge der Partner können Lasten geteilt, Ausbildungs- und Rüstungsprojekte zusammen gestaltet werden. Darüber hinaus können auch dauerhafte integrierte Strukturen geschaffen werden, die Handlungsfähigkeit nur im internationalen Rahmen zulassen. Für dieses Modell bieten sich vornehmlich Bereiche wie Aufklärung und Nachrichtengewinnung, strategischer Lufttransport, strategischer militärischer und gewerblicher Seetransport, Führungskapazitäten bei Operationen mindestens mittlerer Größe und allgemeine Logistik an.

Das Modell der gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung besitzt unter den drei beschriebenen Modellen das größte Integrationspotential. Der nationale Beitrag zu einem Pool ist nicht mehr ohne weiteres als eigenständiger Beitrag erkennbar. Die eingebrachten Kapazitäten sind nicht mehr einseitig, das heißt ohne

34 Die neue US-Marinestrategie SEA POWER 21 sieht neben 12 Flugzeugträgergruppen die Aufstellung von 12 sogenannten Expeditionary Strike Groups (ESG) vor. Diese Expeditionsstreitkräfte verdeutlichen die strategische Erwägungen der US-Marine, ihre Schlagkraft in den Randmeeren zu erhöhen.

Rücksichtnahme auf die Partner abrufbar. Planung und Betrieb erfolgen international. Gemeinsame Finanzierung, gemeinsame Beschaffungsentscheidungen und gemeinsam gestaltete Ausbildung verstärken den Leitgedanken der Integration. Grundvoraussetzung ist allerdings eine fortlaufende umfangreiche Abstimmung mit allen Partnern. Es muß eine funktionierende Organisations- und Entscheidungsstruktur vorhanden sein, mit deren Hilfe die geforderten Fähigkeiten umgehend zur Verfügung gestellt werden können. Das dies problematisch sein kann, hat in Deutschland die Debatte über den AWACS-Einsatz im Luftraum der Türkei während des letzten Irakkrieges gezeigt. Falls Deutschland seine 25 bis 30% Anteil an den fliegenden Besatzungen abgerufen hätte, wäre der Einsatz der Luftfahrzeuge wohl kaum möglich gewesen.

Eine scharfe Trennung der drei skizzierten Integrationsmodelle ist nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Die Grenzen sind fließend, Voraussetzungen und Auswirkungen oft identisch. Alle Modelle besitzen politische Signifikanz und könnten Anstöße zu verstärkter militärischer Kooperation und Integration geben. Eine Kombination der Modelle verspricht Erfolg, wenn man die Integration vertiefen möchte. Zunächst könnte das Modell der Rollenteilung angewandt werden, in dem einerseits finanzielle Einsparmöglichkeiten angelegt sind und andererseits der nationale Beitrag noch sichtbar bleibt und die nationale Entscheidungsgewalt noch nicht eingeschränkt wird. Für Deutschland bietet sich in diesem Rahmen die Zusammenarbeit mit den Nachbarn im gemeinsamen Einsatz von nichtnuklearen U-Booten, im Betrieb eines MPA-Verbandes oder vielleicht sogar im Aufbau einer Überwasserseekriegsflotte an.

Im weiteren Verlauf könnten die beiden anderen Modelle Spezialisierung und gemeinsame Aufgabenwahrnehmung verstärkt zur Anwendung kommen. Da anzunehmen ist, daß vorwiegend wirtschaftliche Interessen das Handeln bestimmen werden, ist darauf hinzuweisen, daß bei Neuausrichtung und möglicher Spezialisierung deutscher maritimer Kräfte das wahrscheinlichste Einsatz- und Aufgabenfeld im Zentrum der Überlegungen stehen muß: Krisenmanagement und Konfliktprävention. Dabei sollte berücksichtigt werden, daß ein signifikanter Verlust von Fähigkeiten im Gefolge von Rollenspezialisierung auch den Verzicht auf Souveränität und Mitspracherecht bedeuten kann. In weiterer Konsequenz könnte dies zu verminderter Mitgestaltung in Nato, EU und UN und damit zu eingeschränkter politischer Handlungsfähigkeit führen, zumal eine ausgeprägte Bereitschaft zur Spezialisierung bei anderen führenden maritimen Staaten in der europäischen Umgebung nicht zu erkennen ist. Eine einseitige deutsche Initiative müßte durch Partner ausgeglichen werden und würde eher als Belastung denn als Integrationsvehikel verstanden werden. Dieser Schritt ist weder militärisch sinnvoll noch politisch erstrebenswert.

Fazit und Perspektive

Die Deutsche Marine hat sich sukzessive seit dem Ende des Kalten Krieges neuen Aufgaben im Rahmen des Krisenmanagements gestellt und ihre Einsatzausbildung auf veränderte Erfordernisse ausgerichtet. Mit den vorhandenen Fähigkeiten ist die maritime Komponente der Bundeswehr im Prozeß ihrer Neuausrichtung weitgehend vorjustiert. Insbesondere ihre Orientierung am multinationalen Leitprinzip befähigt sie zu Aufgaben, die eine stärkere internationale Orientierung erfordern.

Der heute absehbare Finanzplafond wird es nicht zulassen, künftig geforderte maritime Aufgaben in der gesamten Fähigkeitspalette ausschließlich national wahrzunehmen. Stückzahlen für Nachfolgemodelle werden geringer ausfallen. Die Ausrichtung auf die neuen Herausforderungen verlangt höhere investive Ausgaben. Die Teilhabe an einer vernetzten Operationsführung ist finanziell aufwendig. Eine nationale Entwicklung aller Fähigkeiten erscheint aber auch nicht erforderlich, da eines der Grundprinzipien deutscher Sicherheits- und Verteidigungspolitik Multilateralität ist. Die See- und Seeluftstreitkräfte werden weiterhin in enger Abstimmung mit ihren Partnern Beiträge zu multinationalen Einsätzen leisten.

Generell gilt es, mobile und flexible Einsatzkräfte für internationale Operationen bereitzustellen, die in kürzester Zeit verlegt werden können. Hierfür ist eine entsprechend schnelle und flexible Entscheidungsfindung notwendig. Dies gilt für die militärische und insbesondere für die politische Ebene. Als konkretes und aktuelles Beispiel ist die Nato Response Force (NRF) zu nennen, die innerhalb von fünf Tagen einsatzbereit sein soll. Neue Herausforderungen sowie neue Technologien erzwingen bzw. ermöglichen eine schnellere Planung und Entscheidung und eine entsprechend flachere Hierarchie. Für die maritimen Kräfte kommt es darauf an, ihre spezifische Expertise dort einzubringen, wo Planungs- und Entscheidungsprozesse stattfinden. Dafür ist gegebenenfalls auch eine Anpassung von Struktur und Organisationsform innerhalb der Marine und der Wegfall von rein maritim ausgerichteten Organisationselementen zugunsten einer TSK-gemeinsamen Struktur erforderlich. Dies gilt um so mehr vor dem Hintergrund der Erhöhung der Kopfstärke der Einsatzkräfte der Bundeswehr auf etwa 35 000 Mann bei gleichzeitiger Reduzierung der Gesamtzahl an Soldaten.

In überwiegend nationaler Verantwortung bleiben künftig nur folgende Fähigkeiten: die Rettung und Evakuierung deutscher Bürger sowie Hilfeleistungen bei Naturkatastrophen und besonders schweren Unglücksfällen. Dabei ist die Aufgabe Rettung und Evakuierung geographisch nicht eingegrenzt, was unter anderem bedeutet, daß die maritimen Kräfte der Bundeswehr hierfür angemessene Transportfähigkeiten bereithalten müssen.

Die Neuentwicklung der Deutschen Marine ist eine Aufgabe für die Bundeswehr in ihrer Gesamtheit. Es ist nicht möglich, eine TSK an den neuen Herausforderungen und Aufgaben auszurichten und dabei andere Ressorts auszusparen. Das Gesamtsystem Streitkräfte (Fähigkeit, Führung, Struktur, Ausrüstung) wird zwangsläufig aufgaben- und fähigkeitsorientiert auf den Prüfstand gestellt werden müssen. Die besonderen und genuinen Fähigkeiten der Deutschen Marine sollten in einem gemeinsamen Kräfteansatz mit den anderen Organisationsbereichen der Bundeswehr synergetisch gebündelt und in gemeinsam entwickelten Strategien und Konzepten umgesetzt werden. Insbesondere die Zusammenarbeit mit den Führungsstäben der Streitkräfte, des Heeres und der Luftwaffe sollte intensiviert werden. Primär müßte im Hinblick auf die maritimen Fähigkeiten herausgearbeitet werden, was diese zum streitkräftegemeinsamen Ansatz beitragen können.

Eine wesentliche Determinante, wenn nicht sogar die herausragende Größe bei der maritimen Neuausrichtung ist ein Verteidigungsetat auf mittelfristig niedrigem Niveau. Hier setzt neben der offenen Frage nach dem politischen Willen zur Transformation die Skepsis gegenüber einer mittelfristig realisierbaren Finanzierung des Transformationsprozesses an. Ob tatsächlich zusätzliche finanzielle Mittel und weitere begrenzt verfügbare Ressourcen durch bereits eingeleitete Sparmaßnahmen gewonnen werden können, erscheint zweifelhaft. Die derzeitige wie auch die perspektivische Haushaltslage spricht eher für eine ressourcenorientierte Anpassung der Streitkräfte. Sparmaßnahmen dominieren konzeptionelle Überlegungen und sicherheitspolitische Anforderungen.

SWP-Berlin
Die Zukunft der Deutschen Marine
Mai 2004

Um etwa die Teilhabe an globalen Informations- und Kommunikationsnetzen zu sichern, muß investiert werden. Für die maritime Komponente gilt es, in verstärktem Maße Kooperationen innerhalb, aber auch außerhalb der Bundeswehr zu finden, zum Beispiel Rüstungskooperationen (Stichwort Parent Navy), um knapp verfügbare Ressourcen effektiv und synergetisch einzusetzen. Die betroffene Industrie sollte bei Neuentwicklungen und konzeptionellen Überlegungen ohnehin von Anfang an einbezogen werden.

See- und Seeluftstreitkräfte können unbestreitbar zum internationale Krisenmanagement und zur Konfliktprävention einen essentiellen Beitrag leisten. Auf der Ebene multinationaler Zusammenarbeit im europäischen Kontext sollte für die maritime Komponente eine stärkere Kooperation und Integration innerhalb des gegebenen politischen und rechtlichen Rahmens angestrebt werden. Hierbei fördert eine gemeinsame Aufgabenwahrnehmung die Perspektive integrierter und dauerhafter Strukturen. Die derzeitige Finanzlage des Bundes erfordert eine Prioritätensetzung zur Verbesserung der Fähigkeiten in streitkräftegemeinsamen Einsätzen. Multinationalität und Bündnisfähigkeit sind Kriterien, die für alle laufenden und geplanten Projekte gelten. Die Schwerpunktsetzung der maritimen Komponente sollte auf dem Aufgabenkomplex Unterstützungsleistung liegen. Außerdem müßten die noch verfügbaren hervorragenden Fähigkeiten konsolidiert und zukunftsträchtig ausgebaut werden. Dadurch bleiben deutsche maritime Kräfte international relevant, auch gegenüber einer Marine wie der US-Navy. Sie könnten durch ihren Beitrag sicherstellen, daß Deutschland einen Hebel für die internationale Mitwirkung in verteidigungspolitischen Fragen behält.

Anhang

Übersicht
Bestandsentwicklung der maritimen Komponente der Bundeswehr

Schiffe/Boote						
Lfd. Nr.	*Klasse/Typ*	*2004*	*2010*	*2015*	*2019*	*Bemerkungen*
1	F 122	8	8	7	ca. 5	Reduzierung abhängig vom Zulauf F 125
2	F 123	4	4	4	4	
3	F 124	2	3	3	3	
4	F 125	0	0	1	2	Gesamtzahl noch offen
Bestand gr. Üw-Einheit		14	15	15	14	Bestand nach 2019 ca. 11 Einheiten
5	S 143	8	0	0	0	
6	S 143A	10	10	8	ca. 6	
7	K 130	0	5	5	5	
8	Mittl. Üw-Einh.	0	0	0	ca. 2	noch keine Klassenbezeichnung festgelegt
Bestand mittl. ÜwEinh.		18	15	13	13	Bestand nach 2019 ca. 11 Einheiten
9	U 205 A/B	1	0	0	0	
10	U 206A	11	4	0	0	kein Weiterbetrieb nach 2012; Ergänzung erforderlich
11	U 212	1	4	6	6	
Bestand U-Boote		13	8	6	6	Reduzierung bedeutet eingeschränkte Aufgabenwahrnehmung
Bestand Minenjagdb.		22	22	22	22	

Luftfahrzeuge						
Lfd. Nr.	*Klasse/Typ*	*2004*	*2010*	*2015*	*2019*	*Bemerkungen*
1	Tornado	26	0	0	0	Abgabe an Luftwaffe bis Ende 2005
2	ATL MPA	12	0	0	0	
3	ATL SIGINT	3	0	0	0	Wahrnehmung durch UAV geplant
4	MPA-Nachf.	0	8	8	8	Endgültige Entscheidung zur Übernahme NL P3 Orion steht noch aus
5	Do 228	4	4	4	4	u.a. 2 Luftfahrzeuge für Ölaufklärung Nord-/Ostsee
6	SEA KING	21	21	4	0	Reduzierung abhängig vom Zulauf MH 90
7	SEA LYNX	22	22	18	ca. 12	Reduzierung abhängig vom Zulauf MH 90 und F 125 (Außerdienststellung F 122)
8	MH 90	0	3	20	28	Gesamtbestand Hubschrauber nach 2019 ca. 30

Abkürzungen

ABC	Atomar, Biologisch, Chemisch
AWACS	Airborne Warning And Control System
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BGS	Bundesgrenzschutz
BMD	Ballistic Missile Defense
BMI	Bundesministerium des Innern
BMVg	Bundesministerium der Verteidigung
BWB	Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung
CJTF-HQ	Combined-Joint-Taskforce-Headquarter
COTS	Commercial Off The Shelf
CPM	Customer Product Management
CSI	Container Security Initiative
C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism
DCI	Defense Capability Initiative
EFA	European Fighter Aircraft
EFK	Einsatzführungskommando
ESG	Expeditionary Strike Groups
ETRUS	Einsatztruppenunterstützungsschiff
EU	Europäische Union
FK	Flugkörper
FSC	Future Surface Combatant
GPS	Global Positioning Satellite
IAGFA	Integrierte Arbeitsgruppe Fähigkeitsanalyse
IMB	International Maritime Bureau
LCG	Littoral Combatant Germany
LCS	Littoral Combat Ship
LTTE	Liberation Tigers of Tamil Eelam
MEKO	Mehrzweck-Kombination
MG	Maschinengewehr
MH	Marinehubschrauber
MONARC	Modular Naval Artillery Concept
MPA	Maritime Patrol Aircraft
MTWF	Militärisch-Technisch-Wirtschaftliche Forderung
Nato	North Atlantic Treaty Organisation
NEC	Network Enabled Capabilities
NGO	Non-Governmental Organisation
NRF	Nato Response Force
OEF	Operation Enduring Freedom
PCC	Prague Capabilities Commitment
PSI	Proliferation Security Initiative
SEK Marine	Sondereinsatzkommando Marine
SFF	Systemfähigkeitsforderung
SigInt	Signal Intelligence
sm	Seemeile
TSK	Teilstreitkraft
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
UN	United Nations
USSV	Unmanned Subsurface Vehicle
USV	Unmanned Surface Vehicle
VPR	Verteidigungspolitische Richtlinien
WGV	Wesentliche Großvorhaben