

Stellvertreter des Inspektors der Marine
Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte
Vizeadmiral Rainer Brinkmann

anlässlich des

**Maritimen Hauptstadt Forums
in Berlin**

am

15. September 2016

Es gilt das gesprochene Wort!

Sprechzeit: ca. 20'

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Eine bekannte Frauenzeitschrift plakatierte kürzlich Straßen und Plätze mit den Fotos und den Aussprüchen berühmter Frauen. Auf einem Plakat ist die Umweltaktivistin Jennifer Timrott zu sehen, die da gesagt hat: Wenn erst das Meer untergegangen ist, gehen wir auch unter. Da hat die Dame ja wahrlich den nichts Geringeres als den Hammer vom Donnergott Thor aus dem Sack geholt, um auch die unbelehrbarsten Nichtkatholiken von der Notwendigkeit zu überzeugen, sich mit dem maritimen Raum zu beschäftigen. Wir gehen unter. Da legt man sich ja schon freiwillig die Schwimmweste an, da schwingt ja schon Apokalypse und Armageddon mit. Da begeht man als Matrose ja schon Selbstmord aus Angst vor dem Tod! Aber mal wirklich? Wie steht es mit dem Meer, wie steht es mit dem maritimen Raum?

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wer in einer solchen Situation Halt und Orientierung sucht, ist gut beraten, einen Blick in das Buch der Bücher zu werfen: die Bibel. Und in der Tat findet auch der Matrose dort schon im dritten Satz das enge Verhältnis beschrieben, das den Seemann mit dem lieben Gott verbindet: dort steht nämlich: "...und der Geist Gottes schwebte über den Wassern." Da steht ja ausdrücklich nicht: er schwebte über Berlin, dem Maritimen Hauptstadtforum oder der digitalen Welt. Nein, da steht: er schwebte über den Wassern.

Und da dem lieben Gott ja wohl zu unterstellen ist, dass er weiß, was er tut, muss es einen guten Grund geben, dass er ausgerechnet die Hohe See und das nasse Element in sein Herz geschlossen hat. Und in der Tat glaube ich, dass er damit das Rechte getan hat, denn vielen ist nicht gar nicht bewusst, welche Bedeutung die maritime Dimension für die Menschheit hat. Und das etwas näher zu erklären, die sicherheitspolitischen Herausforderungen aus maritimer Sicht zu reflektieren und die Marine zu verorten, ist mein Anliegen in den nächsten 20 Minuten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wenn Sie die Augen schließen und sich den Globus einmal vorstellen, dann dürfte sich Ihr Bild von der Welt als Scheibe darstellen, mit dem etwas zerfledderten Europa in der Mitte, der asiatischen Landmasse im Osten und Afrika im Süden. Nur dazwischen und an den Rändern ein wenig Azurblau, das Wasser.

Drehen Sie aber den Globus und betrachten Sie diese Scheibe von der anderen Seite, dann würde deutlich werden, wie bestimmend die Farbe Azur für den Globus ist. Dann versteht man, dass unsere Erde ein nasser, eben ein blauer Planet ist, auf dem wir leben, weil nämlich 70% seiner Oberfläche von Wasser bedeckt ist. Und an dieser Stelle kann man eine erste Analogie zur digitalen Welt und dem Cyberraum ziehen, denn die Sicherheit und die Kontrolle des weltumspannenden Massenmediums „Wasser“ sind ebenso anspruchsvoll wie die der digitalen Datenfluten. Und es gibt eine zweite Analogie.

Denn die Hohe See, das Wasser, bildet ebenso wie die digitale Welt die Brücken zwischen Kontinenten, Wirtschaftszentren und Völkern, verleiht Ozeanen einen trennenden, aber auch einen zugleich verbindenden Charakter.

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Globalisierung und Digitalisierung sind die Schlagworte unserer Zeit. Und in der Tat drückt sich darin die immer engmaschiger werdende wirtschaftliche Verflechtung von Handels- und Finanzströmen aus. Kein Regal in den Warenhäusern, in dem nicht Produkte, Waren und Güter von der anderen Seite des Globus zu finden wären. Und keine Sekunde, in der nicht Millionen von Nachrichten, Informationen und Transaktionen gehandelt und organisiert würden. Dass der Globalisierung und Digitalisierung aber auch die „Navalisierung“ zugehörig ist, wird zu häufig vernachlässigt. Zwischen dem Mausklick am Rechner zu Hause zwecks Bestellung einer Ware und dem Klingeln des Lieferservice an der Haustür liegt regelmäßig eine logistische Herkulesleistung, die sich vornehmlich im maritimen Raum abspielt.

3 Cent kostet uns der Transport eines Pfundes Kaffee aus Südamerika, 12 Cent der Transport der Flasche Wein aus Australien.

Wussten Sie, welche Kostenersparnis der Handel über See bedeutet? Vielleicht lässt sich anhand eines Beispiels des Warentransportes von Mumbai nach Prag ein wenig ermessen, warum der Seehandel für den Warenverkehr eine solche Bedeutung hat.

Globalisierung wäre gar nicht vorstellbar ohne eine Navalisierung, ohne den Seehandel, ohne die Erschließung des maritimen Raumes als Energie-, Rohstoff und Ressourcenspeicher.

Insbesondere der Handel über See ist eine Grundbedingung wirtschaftlichen Erfolges und florierender Märkte. Das galt zu Zeiten der Fugger und der Hanse und das gilt umso mehr im 21. Jahrhundert, im Zeitalter der Globalisierung und Vernetzung.

Heute sind es nicht die Häfen von Visby, Danzig, Lübeck und Hamburg, die für See- und Welthandel stehen, heute sind es Namen wie Shenzhen, Busan und Ningbo, die kaum jemand kennt, die aber jeweils mehr als die doppelte Umschlagkapazität des Hamburger Hafens haben.

Durch den Handel über See rückt die Welt ebenso zusammen wie durch die digitale Welt.

- 50.000 größere Schiffe (>300 BRZ) befördern rund um die Uhr etwa 23 Mio Tonnen Güter.
- Zwar verheißen die Überkapazitäten derzeit wenig Beute und Profit, aber dennoch nimmt der Seehandel kontinuierlich zu: Der Rekord von 2014 im Bau großer Seeschiffe wurde im letzten Jahr noch einmal gebrochen und um knapp 1,5 Mio TEU Ladungskapazität überboten. 212 sog. Megaliner, jedes Schiff 400 Meter lang, 60 Meter breit, mit einer Kapazität für fast 20.000 Standardcontainer sind 2015 weltweit zugelassen, was einen Aufwuchs der Containerkapazität von 9 % bedeutete.
- Mehr als 100 weitere Megaliner sind derzeit im Bau. Im August letzten Jahres hat Ägypten Ausbau und Kapazitätssteigerung des Suezkanals prominent gefeiert, Ende Juni zog Panama nach, wo ebenfalls die Kapazität des Kanals so erweitert wurde, dass jetzt auch die Passage von großen Seeschiffen möglich ist (14000 TEU; vorher: 4400 TEU)

Wussten Sie übrigens, dass das beschauliche Deutschland die weltgrößte Containerschiff flotte bereedert, dass Deutschland die viertgrößte Handelsflotte überhaupt unterhält?

Aber es ist nicht nur der Handel, der die Ozeane zu einem elementaren Raum unserer, gerade auch deutscher Interessen macht. Führen Sie sich bitte vor Augen, welche Bedeutung der maritime Raum als Energie- und Rohstoffreservoir hat, dass knapp ein Drittel der Deutschen in den letzten Wochen wieder Geld für Urlaub an, auf und manchmal auch unter der See ausgegeben hat, dass 2 von 3 Bewohnern dieser Erde in küstennahen Ballungsräumen leben und der küstennahe Raum damit zur Arena von Krisen und Konflikten wird, dass die Weiten und Tiefen der Ozeane das Regulativ von Klima und Lebensgrundlagen sind und dass nicht über den Wolken, wohl aber auf Hoher See die Freiheit noch grenzenlos ist, da das Netz dort geltender Rechtsregime weniger engmaschig als anderswo ist.

Machen Sie sich bewusst, dass wir in Europa mehr oder weniger gerade deswegen ein Hort der Glückseligen waren und teilweise noch sind, weil wir gleichsam auf einer Insel leben. Gucken wir aus dem europäischen Haus, blicken wir nämlich in drei Richtungen auf Wasser, und das Wasser ist auf keinem anderen Kontinent so nah wie in Europa.

Die uns umgebenden nassen Flanken bieten Schutz auf der einen und Wirkungsmöglichkeiten auf der anderen Seite, wenn es darum geht, Krisen und Konflikte an der Peripherie zu bewältigen, bevor sie ins Zentrum Europas zurück schlagen.

Was macht aber diesen sensiblen maritimen Raum zu einer Achillesferse unserer Prosperität und Gesellschaft?

Ich denke, man kann sich einer Antwort nähern, wenn man mal die Welt aus Sicht eines Terroristen betrachtet, was den meisten hier im Raum vielleicht nicht besonders schwerfallen sollte.

Was würde ich also als ein solcher Terrorist, der Böses will, denken? Ich würde denken: wo kann ich der Gesellschaft und dem Gemeinwohl größten Schaden zufügen. Und wenn ich so denke, dann gucke ich sehr schnell aufs Wasser.

Und warum würde ich genau dorthin blicken?

Weil ich dort die Aorta und die Vitalfunktionen des Wirtschaftslebens westlicher Gesellschaften und der Industrienationen treffe, denn dort wird – wie im Blutkreislauf auch - der Sauerstoff für die lebenswichtigen Organe der Gesellschaften und für das Funktionieren des Handels transportiert.

Weil ich dort – auf hoher See - sowohl die Initiative, als auch die weitgehende Bewegungs- und Gestaltungsfreiheit habe, weil mich kein Rechtsregime, keine Polizei und keine Behörde an meinem Tun hindern. Und es gibt unendliche Möglichkeiten, zum Terrorangriff anzusetzen: Schiffe, Häfen, Pipelines, Kabel, Bohrinseln, Meerengen und Seewege.

Weil ich dort nicht geografisch, zeitlich oder instrumentell in meinem Tun beengt bin. Alles ist möglich. Globalisierung bedeutet vor allem die Komprimierung von Zeit und Raum. Was auf der dunklen Seite unseres Planeten passiert, kann binnen Minuten oder Stunden unmittelbare Wirkung auch auf der hellen Seite entfalten. Kleinste Störungen im hochkomplexen Getriebe des globalen Miteinanders können sich zu Katastrophen auswachsen. Ich kann sozusagen auch auf Distanz terrorisieren, brauche das Weiße im Auge meines Opfers nicht mehr zu sehen. Alles wie auch in der digitalen Welt.

Vor dem Hintergrund von Handel und dem verbindenden Charakter der See sind es im Übrigen 3 Motive, weswegen der Matrose seinen Seesack packt und weswegen die Marine weltweit unterwegs ist.

1. Die Marine schützt Handelswege und die Freiheit der Meere. Für unsere exportorientierte, gleichzeitig aber rohstoffarme Industrienation bildet der ungehinderte Gütertausch über See sozusagen zugleich Rückgrat und Achillesferse unserer Wirtschaft und somit unserer Prosperität und unseres Wohlstandes. Mehr als 90 Prozent von so ziemlich allem, was auf dieser Welt gekauft, benötigt und konsumiert wird, gelangt über See und per Schiff an den Endverbraucher. Und Deutschland produziert und konsumiert von diesen Gütern einen gehörigen Anteil.

Per Pipeline, Luftfracht oder Datenbussen bekommen wir unsere Produkte regelmäßig nicht an den Mann.

2. Die Marine trägt zu Konfliktverhütung und Krisenvorsorge bei. Längs des globalen Krisenbogens fordern uns sehr, sehr unterschiedliche Krisen und Konflikte: die hoffentlich bewältigte Ebola-Krise in Westafrika, die Erosion staatlicher Macht in Mali, Burkina Faso, der Zentralafrikanischen Republik, dem Sudan, in Libyen, Jemen, Syrien und Somalia, der latente Nah-Ost-Konflikt, der ISIS-Terror in Vorderasien, die Piraterie am Horn von Afrika und im Golf von Guinea, die Spannungen um die arabische Halbinsel, der Afghanistan-Konflikt und die täglichen Scharmützel

im südchinesischen Meer spiegeln die Vielfältigkeit der Herausforderungen wider.

Das Ganze manifestiert sich in ganz unterschiedlicher Couleur, in asymmetrischen Bedrohungen, in hybrider Kriegführung, in Armut- und Hungersnöten und in gewaltigen Flüchtlingsströmen. Über die vielen nassen Flanken dieses Krisenbogens aber lassen sich Hilfe, Konfliktmanagement und Politik projizieren und organisieren.

Und schließlich gilt...

3. Die Marine gestaltet Politik auf und über See. Die Freiheit der Meere, der verbindende, weltumspannende Charakter der Hohen See, das breitgespannte Fähigkeitsspektrum von Seestreitkräften und der gemeinsame Zeichenvorrat von Marinen machen Seestreitkräfte zu einem einzigartigen Instrument von Politik, um eigene Interessen ebenso zu demonstrieren wie partnerschaftliche Solidarität.

Das Kontinuum der Möglichkeiten, das Seestreitkräfte dabei bieten, ist vielfältig: Es reicht vom Cocktailempfang bis zum Landzielbeschuss, es reicht von bloßer Präsenz und Seeraumüberwachung über die humanitäre Hilfe bei Naturkatastrophen, gemeinsame Übungen zur Vertrauensbildung und Solidaritätsbekundung, über die Ausbildungsunterstützung zum Aufbau und zur Pflege von Partnerschaften und zur der Stabilisierung von ganzen Regionen, über Embargo- oder Blockademaßnahmen, der Vorausstationierung in Krisengebieten bis hin zum Kampfauftrag. Eine Klaviatur, auf der virtuos gespielt werden kann, wenn man die Partitur versteht.

Hat uns der Auftrag, Deutschlands Ehr ins Weltenmeer zu tragen und Brände dort auszutreten, wo sie entstanden sind, in den letzten 25 Jahren mehr recht als schlecht beschäftigt, so haben uns die sicherheitspolitischen Entwicklungen des letzten Jahres doch sowohl die Bedeutung der Süd- als auch der Nordflanke vor Augen geführt und sie wohl dauerhaft zu Gravitationszentren unseres Kalküls, unserer Planung und unserer Präsenz gemacht. An der Südflanke dürften wir den Platz an der Sonne wegen Flüchtlingsstrom und Kriminalität für lange Zeit gebucht haben. Und die Annexion der Krim durch Russland kam schon einer ernüchternden Götterdämmerung im hohen Norden gleich und hat die Bündnis- und Landesverteidigung wieder über Nacht zu einer Raison d'être der Streitkräfte gemacht.

Der Anspruch, die beiden regionalen Achsen bedienen zu müssen und doch gleichzeitig global agieren zu können, ist unilateral nicht zu erfüllen. Strategische Partnerschaften, Bündnisse, Coalitions of the Willing und auch ein Netz vorgeschobener Basen und regionaler Subsysteme maritimer Sicherheit sind Kontexte, die wir in diesem Zusammenhang denken und leben müssen. Wie heißt es auch so schön: "The best ships in a navy are the partnerships."

Auch die Interdependenzen zwischen äußerer und innerer Sicherheit werden uns zunehmend beschäftigen. Klare Trennlinien sind kaum zu ziehen und auch der gegenwärtige Einsatzalltag zeigt, dass wir weniger militärisch, denn polizeilich und humanitär gefordert und unterwegs sind. Wir müssen aber schlicht die alte Weisheit im Auge behalten: der Krieger muss in Friedenszeiten, sich zum Kriege vorbereiten.

Wir müssen der Politik deutlich machen, dass es notwendig ist, uns von denjenigen Aufgaben möglichst zu entbinden, die diesem Grundsatz entgegenstehen. Auch wenn solche Einsätze eine gute Presse für uns bedeuten. Denn eines sind wir in der Marine: deutlich überstrapaziert. Und das wird klar, wenn man einen Blick in den Alltag wirft:

- Seit 2008 beschicken wir durchgehend die Operation ATALANTA am Horn von Afrika, schützen dort Seewege und Handel, verhindern Piraterie und befördern und gewährleisten maritime Sicherheit in der sensiblen Region,
- wir nehmen seit 2006 durchgehend an der UNIFIL Mission vor dem Libanon teil, überwachen das Küstenvorfeld, helfen dem Libanon, eine funktionsfähige Marine aufzubauen, um seine hoheitlichen Befugnisse auf See auszuüben und unterstreichen übrigens mit unserer Beteiligung an dieser einzigen UN geführten maritimen Operation unseren Anspruch auf einen Sitz im Sicherheitsrat,
- wir nehmen seit dem Frühjahr des letzten Jahres durchgehend mit 2 Einheiten an Flüchtlingsrettung und Schleuserbekämpfung im Rahmen der Operation SOPHIA im Mittelmeer teil,
- wir werden in Kürze wieder den französischen Flugzeugträger Charles de Gaulle im Persischen Golf im Rahmen des Kampfes gegen den IS schützen,

- wir führen die Überwachungsoperation in der Ägäis zur Unterstützung der Flüchtlingspolitik und werden uns längerfristig dort binden.
- wir sind permanent an den vier Ständigen Einsatzverbänden der NATO beteiligt, demonstrieren dort einen hohen Bereitschaftsstand und verleihen der Kohärenz des Bündnisses sichtbar Ausdruck, wir nehmen regelmäßig an diversen bilateralen und multinationalen Vorhaben teil, um eigene Erfahrungen zu gewinnen, aber auch um Partnerschaften zu leben.
- Wir integrieren Fregatten in amerikanische Trägerverbände und britische Task Forces, wir kooperieren turnusmäßig mit der französischen Marine, wir haben im letzten Jahr komplexe, mehrmonatige Ubootoperationen mit Italien und Portugal durchgeführt, waren gerade mit 7 unserer Shades of Grey am Manöver BALTOPS in der Ostsee beteiligt.
- Hinzu kommen viele kleine Vorhaben: ein estnischer Offizier führt von einem Deutschen Unterstützungsschiff einen der ständigen Minenabwehrverbände, FIN und andere Nationen schiffen Schutz- oder Eingriffsteams auf unseren Einheiten im Mittelmeer und am Horn von Afrika ein, und wir bilden nebenbei Angehörige anderer Marinen, z.B. Algerien oder Portugal bei uns aus.

Dieser Ausschnitt aus dem Marinealltag illustriert, welch beachtliches Pensum unsere kleine Marine im Dienst unserer Politik schultert. Und es ist wahrlich eine kleine Marine:

Zusammen mit der fliegerischen Komponente sind es weniger als 60 Einheiten, von denen wir aber wegen des Zyklus aus Instandsetzung, Ausbildung und Einsatz nur immer ein Drittel operativ verfügbar haben, die diese Leistung bringen. Zum Vergleich: in den Hochzeiten des kalten Krieges hatten wir annähernd 200 Einheiten. Ich stelle also fest: Leute: wir haben die Marine geschrumpft. Wir segeln mit dieser auf ein Drittel ihrer ehemaligen Größe gestutzten Marine hoch am Wind und müssen aufpassen, dass wir Mensch und Material nicht rund fahren.

Wenn der Seemann bei der hohen Abwesenheitsbelastung an die Familie denkt, dann dämmert ihm vielleicht noch, dass da mal was war, aber mehr als große Erinnerungen erlaubt ihm der Dienst nicht.

Vielleicht werden Sie uns fragen: aber wie schaffen Sie das dann? Kurz gesagt: Mit Esprit, Fantasie und Courtoisie. Aber ich gestehe: materiell und personell bewegen wir uns mittlerweile im grenzwertigen Bereich.

Gerade weil wir aber nicht allein als Deutsche Marine die Welt retten können, ist ein wesentliches Merkmal unserer Marine ihre Multinationalität. Internationalität ist die DNA unserer Marine, wir leben tatsächlich tagtäglich den europäischen und transatlantischen Gedanken.

- Wir sind in allen Einsätzen und Operationen in multinationale Strukturen eingebunden,
- Wir sind dabei, unser Seebataillon in einen niederländischen Verband zu integrieren
- Wir bilden mit Frankreich wechselseitig Offizieranwärter aus,
- Wir bilden unsere Schiffe und Boote in England und Belgien aus
- Wir selbst qualifizieren andere Marinen am Schadensabwehrzentrum in Neustadt.
- Wir entwickeln mit den USA, den NLD und DNK Fähigkeiten zur Ballistischen Raketenabwehr.
- Wir haben selbst die sog. Baltic Commanders Conference ins Leben gerufen, in der sich die Befehlshaber der Anrainermarinen der Ostsee auf gemeinsame Projekte verständigen und sich über Entwicklungen austauschen. Und und und ..

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Damit bin ich fast am Ende und Sie sind es vermutlich auch.

Erinnern Sie sich an das kalte Fischauge, das ein Buch zierte, das vor einigen Jahren auf den Markt kam, das schnell zu einem Bestseller wurde und das einer breiten Leserschaft Faszination und Mystik des Meeres nahebrachte. Lieschen Müller aus Wanne-Eickel traute sich nach der Lektüre gar nicht mehr, ihr Badelaken am Strand von Arenal zu verlassen, um sich in die Fluten zu stürzen, weil dort finstere Mächte am Werk waren.

Das Buch machte Furore und neugierig auf die Geheimnisse des Meeres. Sie wissen und sehen, von welchem Schmöker ich spreche: Es ist „Der Schwarm“ von Frank Schätzing.

Leider blieb das Buch ein Unikat maritimer Literatur, das Interesse an der See ebte denn auch schnell wieder ab, obwohl – wie es im Klappentext des Buches heißt – „die Wissenschaftler erkennen müssen, dass der Mensch über den Planeten, den er vermeintlich beherrscht, weniger weiß als über den Weltraum“ – zumindest wenn es um die hohe See und die Meere geht.

Um es noch einmal deutlich zu machen:

Globalisierung wäre nicht vorstellbar ohne Einbeziehung der Hohen See. Prosperität, Fortschritt und Entwicklung wären nicht vorstellbar ohne den verbindenden Charakter der Ozeane. Humanitäre Hilfe und globales Krisenmanagement aber auch Landes- und Bündnisverteidigung wären nicht vorstellbar ohne die maritime Dimension.

Wir tun also gut daran, uns mit der hohen See, ihrem Stellenwert für Wohlstand und Zukunft sowie ihrer Sicherheit zu befassen.

Die maritime Dimension geht uns alle an – gerade auch zur Gewährleistung von Prosperität und Wohlstand.

Insofern hatte der große Kurfürst durchaus Recht, als er feststellte:

„Schifffahrt und Commerzien sind die fürnehmsten Säulen des Staates.“

Leider hat uns das, was wir alle beherzigen sollten, ein findiger und führender Automobilhersteller geklaut, den Slogan: Think Blue!

Meine Sehr geehrten Damen und Herren!

Als der Dichter und Schriftsteller George B. Shaw einmal ein missratenes Konzert eines Londoner Ärztechores besuchte, kommentierte er die Performance mit den Worten: Man sollte sie an ihre Schweigepflicht erinnern. Damit Sie mich nicht noch erinnern, schließe ich mit einem Dank für Ihre Aufmerksamkeit und harre einer hoffentlich lebhaften Diskussion.