

SWP-Aktuell

NR. 45 OKTOBER 2026

Gefährdete Seewege, bedrohte maritime Ordnung

Wie Deutschland zwischen Bündnisverteidigung und globaler Machtprojektion handlungsfähig bleiben kann

Julian Pawlak

In der Straße von Hormus zeigt sich in der Folge des Krieges der USA und Israels gegen den Iran, wie fragil Seewege und wie verwundbar dadurch die globale Welt- und Wirtschaftsordnung sind. Heute bietet sich Akteuren mit dem Willen und der Fähigkeit zum Einsatz von Machtmitteln die Gelegenheit, wichtige Schifffahrtsrouten zu bedrohen und damit politischen Druck auszuüben. Deutschland sollte sich im europäischen Verbund an diese machtpolitische Realität anpassen. Dazu gehören eine strategische Einordnung maritimer Sicherheitspolitik und die enge Zusammenarbeit mit alten und neuen Partnerstaaten zur Verteidigung der internationalen Ordnung.

Die Einschränkungen, die derzeit den Schiffsverkehr in der Straße von Hormus betreffen, sind ein Symptom für die zunehmende Erosion der Freiheit der Schifffahrt, eines wesentlichen Teils des Seevölkerrechts. Seewege haben höchste Bedeutung für Wirtschaft und Handel, Energiesicherheit, Nahrungsversorgung sowie Sicherheits- und Verteidigungspolitik. Deutschland und Europa haben sich lange auf die USA und ihre Seestreitkräfte als Schutzmacht dieses Fundaments verlassen. Heute stellt sich die Frage, ob Washington noch willens und in der Lage ist, diese Rolle dauerhaft und weltweit weiterhin zu übernehmen. Die faktische Sperrung der Straße von Hormus reiht sich damit ein in eine wachsende Zahl an Einschränkungen von Seewegen und rechtswidrigen Territorialansprüchen auf See.

Für Berlin zeigt sich, wie begrenzt die eigenen Handlungsmöglichkeiten in solch einem Fall sind. Den Staaten Europas fehlen die finanziellen wie materiellen Ressourcen, um ihre Abschreckungs- und Verteidigungsfähigkeit gegenüber Russland aufzubauen und zeitgleich aber auch global auf akute und strategische Bedrohungen maritimer Sicherheit zu reagieren. Die Bundesrepublik sollte sich mit der Frage auseinandersetzen, wie sie sich strategisch aufstellen kann, um neben der Landes- und Bündnisverteidigung (LV/BV) auch in anderen Regionen der Welt handlungsfähig zu bleiben und, gemeinsam mit internationalen Partnern, Bedrohungen der Seewege – von Hormus bis zum Hamburger Hafen – begegnen zu können.



Die Fragilität von Seewegen und maritimer »chokepoints«

Rund 80 bis 90 Prozent des Welthandels führen über See. Maritime Engstellen, sogenannte »chokepoints«, sind die Nadelöhre des Schiffsverkehrs. Die Schifffahrt unterliegt dort, im Rahmen des internationalen Seerechtsübereinkommens, in der Regel dem Recht der Transitpassage (Art. 37) oder der friedlichen Durchfahrt (Art. 17). Welches Recht gilt, variiert je nachdem, ob das Schiff auf Hoher See oder in einer ausschließlichen Wirtschaftszone unterwegs ist. Auf diese Weise wird ein friedlicher internationaler Handel ermöglicht.

Ebenfalls nahezu die Gesamtheit des globalen Datenverkehrs, über 95 Prozent, läuft über Unterseekabel auf dem Meeresboden, die häufig parallel zu den Seeschifffahrtsrouten verlegt sind. Die Meere und Seewege verkörpern damit einen »Super Highway« der globalisierten Welt- und Wirtschaftsordnung.

Tatsächlich werden Seewege und Chokepoints jedoch immer wieder bedroht. In ihnen verdichtet sich eine Form asymmetrischer Abhängigkeit: Viele Staaten und ihre Volkswirtschaften sind von bestimmten Meerengen und Seehandelsrouten in hohem Maße abhängig, während nur wenige Anrainer faktische Kontrolle über diese ausüben können. Dies kann dazu führen, Abhängigkeiten gezielt als Machtinstrument zu nutzen, ein Ansatz, der auch als »weaponized interdependence« bezeichnet wird.

Diese Kombination aus Abhängigkeit und Einschränkung von Seewegen wird am akuten Beispiel der Straße von Hormus deutlich. Von Februar bis Juni 2026 sind als Folge der Kriegshandlungen rund um den Iran und die Arabische Halbinsel die Preise für Rohöl weltweit um etwa 60 Prozent gestiegen, der Börsenpreis für Erdgas in Europa im gleichen Zeitraum um fast 50 Prozent. Aber neben den erhöhten Kosten und dem damit einhergehendem wirtschaftlichen Druck gibt es auch Profiteure. Das mit Sanktionen belegte Russland nutzte und nutzt die Marktlage und konnte seine

Öleinnahmen im selben Zeitraum deutlich steigern: Im April 2026 verdoppelte es die Einnahmen aus dem Ölexport – konträr zu dem von Europa und den USA erklärten Ziel, die russischen Öleinnahmen und damit eine von Moskaus wichtigsten Quellen zur Kriegsfinanzierung zu verringern.

Eine wachsende Zahl an Bedrohungen

Besonders die westliche Wirtschaftsordnung basiert auf der Annahme, dass Chokepoints allenfalls sequenziell gestört werden und zu jeder Zeit Umleitungsoptionen als temporäre Alternativen zur Verfügung stehen. In Europa hat man sich zudem darauf verlassen, dass die USA mit ihrer weltweiten Marinepräsenz für freie Seewege und ungestörte Lieferketten sorgen würden. Die Einschränkungen des Schiffsverkehrs in der Straße von Hormus reihen sich jedoch ein in eine immer länger werdende Kette von Disruptionen kritischer Seewege.

Bereits mit Beginn der 2000er Jahre sorgten Fälle von Piraterie und bewaffnetem Raub vor der Küste Somalias für so gravierende Unterbrechungen des globalen Schiffsverkehrs, dass sich große Teile der globalen Staatengemeinschaft zu einem militärischen Eingreifen genötigt sahen. Auf der Basis von Resolutionen des UN-Sicherheitsrats wurden 2008 und 2009 die von der EU geführte Operation Atalanta und die multinationale Combined Task Force 151 ins Leben gerufen. Dass die Überzeugung von der Notwendigkeit maritimer Sicherheit weltweit geteilt wird, spiegelt sich auch im Wechsel des Kommandos über die letztgenannte Task-Force wider: Sie ist neben den USA und Großbritannien unter anderem auch von Kuwait, Pakistan oder Thailand geführt worden.

Nach einer zwischenzeitlichen Eindämmung der Piraterie sieht es derzeit danach aus, dass die Bedrohung an den Golf von Aden zurückgekehrt ist: auch aufgrund des Machtvakuum, das durch das Fehlen eines maritimen Rechtsdurchsetzungsakteurs entstanden ist, werden wieder vermehrt Fälle versuchter Piraterie registriert.

Die Havarie des Containerfrachters *Ever Given* legte den Suezkanal 2021 sechs Tage lang faktisch lahm; die Lieferverzögerungen von Importgütern wirkten sich unmittelbar auf Deutschland und Europa aus. Der Fall zeigt, welche Folgen schon ein einzelnes Schadensereignis an einem maritimen Chokeypoint mit sich bringen kann.

Im Roten Meer und am Nadelöhr Bab el-Mandeb bedrohen die Huthi den Schiffsverkehr. Allein zwischen Oktober 2023 und 2025 haben sie 178 Schiffe mit Flugkörpern und Drohnen angegriffen. Im Rahmen der Mission EUNAVFOR Aspides griffen europäische Seestreitkräfte, samt der Deutschen Marine, ein, um den Transit von Handelsschiffen zu schützen – unter erheblicher Mitwirkung der US Navy. Da die Huthi vom iranischen Regime unterstützt werden, bleibt das Risiko erneuter Disruptionen jedoch bestehen und wird durch die Ankündigung einer Seeblockade und weitere Gebietsgewinne im September 2026 noch konkreter.

Herausforderungen durch staatliche Akteure

Die Straße von Malakka zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur ist essentiell für den täglichen Handelsverkehr zwischen Asien und Europa. Auch hier kommt es vereinzelt zu Fällen von Piraterie, doch bemerkenswert ist ein anderes Signal: Der indonesische Finanzminister Purbaya Yudhi Sadewa fragte kürzlich mit Blick auf die Ereignisse in der Straße von Hormus, ob nicht auch die Malakka-Anrainer Gebühren für den Transit durch die Straße von Malakka erheben könnten. Solche Erwägungen sind völkerrechtlich unhaltbar, stehen aber beispielhaft für die wachsende Infragestellung internationaler Normen auch durch staatliche Akteure. Wenn Sanktionierungen ausbleiben, erscheint es reizvoll, Abhängigkeiten auszunutzen und aus geographischer Lage Profit zu schlagen.

Auch Russland versucht, Gebietsansprüche durchzusetzen, die über einzelne Seewege hinausgehen. Dafür folgt es der Strategie, internationales Recht gezielt miss-

bräuchlich zum eigenen Vorteil zu instrumentalisieren, eine Methode, die auch *Lawfare* genannt wird. In der Arktis strebt es nach diesem Plan das Ziel an, die Nordostpassage rechtlich zum Bestandteil der eigenen Territorialgewässer zu erklären. Durch das stetige Beharren auf und Deklarieren von Hoheitsgewässern will es große Teile der arktischen Seegebiete eigenen Rechts- und Kontrollregimen unterwerfen. Damit will Russland bereits heute die Weichen für die rechtswidrige Kontrolle künftiger Seewege stellen. Unterstützung erhält Moskau von China, das dafür wiederum eigene Exklusivrechte im arktischen Raum erhalten soll.

China ist es auch, das in der Straße von Taiwan und bis weit ins Südchinesische Meer nationale Territorialansprüche gegen internationales Recht und regionale Anrainer durchzusetzen versucht und internationale Schiedsgerichtsentscheidungen ignoriert. Dabei setzt es nicht allein auf Aufschüttungen künstlicher Inseln, sondern auf eine stetig wachsende Präsenz seiner See- und Luftstreitkräfte, seiner Küstenwache und seiner maritimen Miliz, einer staatlich kontrollierten Flotte der zivilen Fischerei. Bedenken gegen einen wachsenden chinesischen Einfluss auf Seewege haben auch die USA geäußert: Sie warnen, dass der Panamakanal, der ohnehin durch verlängerte Perioden der Trockenheit mit einer abnehmenden Durchfahrtskapazität konfrontiert ist, mehr und mehr unter chinesische Kontrolle gelange.

Zunehmend gefährdet sind auch maritime Infrastrukturen am Meeresboden. So sind Unterseekabel vermehrt nicht bloß Unfällen, sondern aktiven Schädigungen ausgesetzt, die mit Russland und China in Verbindung gebracht werden. Das gilt für europäische Gewässer wie die Ostsee ebenso wie für den asiatisch-pazifischen Raum, insbesondere um Taiwan. Drohungen der Huthi und Irans, ebenfalls gegen die Unterseekabel in den jeweiligen Meerengen vorzugehen, verstärken das Bild einer weitgehend ungeschützt auf dem Meeresboden liegenden Infrastruktur.

Ein Problem wachsenden Ausmaßes

Einschränkungen der Schifffahrt sind kein Novum. Problematisch ist die Summe mehrerer, zuweilen zeitgleicher Ereignisse. Dadurch geraten die strukturellen Voraussetzungen offener Volkswirtschaften wie die allgemeine Versorgungssicherheit unter Druck.

Die zunehmende Störung und Gefährdung der freien Seefahrt ist Folge zweier sich gegenseitig verstärkender Ursachen. Zum einen stellen revisionistische Staaten immer öfter Normen des Seerechts aktiv in Frage und versuchen, deren Auslegung zu ihren Gunsten zu verändern. Zum anderen haben nicht-staatliche Akteure und militärisch weniger leistungsfähige Staaten in Folge der weltweiten Proliferation und zunehmenden Verfügbarkeit moderner Waffentechnologien Disruptionsfähigkeiten erlangt, die zuvor Staaten mit leistungsfähigen Streitkräften vorbehalten waren. Die Fälle Irans an der Straße von Hormus und der vom Iran unterstützten Huthi am Bab el-Mandeb zeugen von der Kosten- und Bedrohungsasymmetrie zugunsten des Aggressors: Globale Handelsrouten lassen sich mit verhältnismäßig geringem Mitteleinsatz stören, während selbst schlagkräftige Seestreitkräfte den destruktiven Eingriffen nur unter großem Kosteneinsatz etwas entgegensetzen können.

Die USA, die lange Zeit die Rolle der Schutzmacht der globalen Seewege übernommen haben, priorisieren ihre Interventionen inzwischen aufgrund politischer Entscheidungen und praktischer Zwänge. Im Kontext ihrer aktuellen Schwierigkeiten, während des Kriegs gegen den Iran eine »Öffnung« der Straße von Hormus zu erzwingen, wird auch ihre konventionelle militärische Durchsetzungsfähigkeit und damit letztlich die Garantie der Freiheit der Schifffahrt in Frage gestellt.

Die Folgen reichen über das jeweilige Seegebiet hinaus und sind damit unmittelbar für die Bundesrepublik relevant. Schwerer als die kurzfristigen Umleitungen

des Schiffsverkehrs wiegt die strukturelle Kräfteverschiebung, die sich dahinter abzeichnet. Die regelbasierte maritime Ordnung, jahrzehntelang durch multilaterale Verträge und Rechtsnormen kodifiziert und durch die militärische Präsenz und Machtprojektion der USA garantiert, wird zunehmend von staatlichen und nicht-staatlichen Akteuren herausgefordert. Sie kollabiert nicht durch die Blockade eines einzelnen Seewegs. Vielmehr reiht sich Präzedenzfall an Präzedenzfall, wodurch letztlich Fakten geschaffen werden. Während der Iran sich heute in der Straße von Hormus durchsetzt, können morgen die Huthi am Bab el-Mandeb folgen, wo sie sich bereits in Stellung bringen. Die globalen maritimen Verflechtungen werden mangels einer durchsetzungsfähigen Ordnungsmacht zu einem Schalthebel der Macht für Akteure, die auf Seewege einwirken können.

Handlungsfähigkeit und Machtpolitik

Konflikte und Krisen wie jene an der Straße von Hormus gehen zwar nicht von Deutschland und Europa aus; ihre Auswirkungen sind dort aber deutlich spürbar. Machtpolitik, die Androhung und der Einsatz militärischer Mittel zur Interessendurchsetzung, ist als Element des globalen Mächte Wettbewerbs zurückgekehrt. Diese Diagnose gilt auch für den maritimen Raum. Deutschland sollte akzeptieren, dass eine machtpolitische Komponente die Basis von Handlungsfähigkeit ist.

Aus dieser Erkenntnis ergibt sich weder das Erfordernis einer permanenten militärischen Präsenz noch eines unilateralen Vorgehens an maritimen Chokepoints, sondern die Notwendigkeit strategischer Planung und der Bereitschaft, entsprechende Fähigkeiten vorzuhalten und sie gemeinsam mit Partnerstaaten völkerrechtskonform zum Schutz von Seewegen und damit zur Aufrechterhaltung der globalen Ordnung einsetzen zu können, etwa im Rahmen der Nato oder der EU sowie mit Partnern darüber hinaus.

Nur, wer im Zweifel handeln kann, wird bei der Verteidigung völkerrechtlicher Grundsätze von jenen Akteuren ernst genommen, die selbst nur die Sprache der Macht verstehen. Mit einer Kombination aus strategischer Planung maritimer Sicherheitspolitik und entsprechender Einsatzbereitschaft kann die Bundesrepublik mit europäischen und außereuropäischen Partnern eine internationale Ordnung mitgestalten, um Stabilität und Vorhersehbarkeit zu bewahren.

Handlungsbedarf von Hormus bis zum Hamburger Hafen

Handlungsfähigkeit im Fall bedrohter oder blockierter Seewege und Chokepoints erfordert einen umfassenden strategischen Ansatz, der den unterschiedlichen Dimensionen maritimer Sicherheitspolitik gerecht wird. Die sicherheitspolitischen Handlungsoptionen müssen deshalb ihrerseits vielfältig sein. Statt situativ auf konkrete Störungen und Krisen zu reagieren, sollte Deutschland daher seine Handlungsfähigkeit entlang dreier Handlungslinien vorausschauend aufbauen und stärken.

Erstens zählt dazu der Aufbau einer Palette an Fähigkeiten der Streitkräfte, um weitreichend, nachhaltig und im Einklang mit den Maßgaben der Landes- und Bündnisverteidigung (LV/BV) auch außerhalb der heimischen Operationsgebiete wirken zu können. Zweitens gehört dazu die politische Bereitschaft zur Machtprojektion, das heißt die Entschlossenheit, diese Fähigkeiten als Machtmittel tatsächlich einzusetzen. Das dritte Element ist eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit gleichgesinnten Staaten, die grundlegende strategische Interessen dort teilen (»like-minded states«), wo die Freiheit der Schifffahrt konkret eingeschränkt und internationales Recht gebrochen wird.

Nur wenn diese drei Anforderungen erfüllt sind, können operative Akteure wie die Bundeswehr sowohl der Notwendigkeit der LV/BV als auch den Erfordernissen der Machtprojektion und des Krisenmanage-

ments im Rahmen multilateraler Interessengemeinschaften gerecht werden.

Fundament der Handlungsfähigkeit

Das praktische Fundament der Handlungsfähigkeit zur Sicherung von Seewegen ist eine bestmöglich ausgestattete Bundeswehr. Dabei ist der Hauptauftrag der Einsatzfähigkeit im Nato-Rahmen an der europäischen Nord- und Ostflanke unangefochten. Zusätzlich sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, bei Bedarf auch ausreichende Mittel für den Einsatz außerhalb dieser Heimatgewässer bereitstellen zu können. Damit die Deutsche Marine dem eigenen Anspruch »regionally rooted, globally committed« gerecht werden kann, sollte die synergetische Nutzung maritimer Fähigkeiten im Zweifel auch zum Zweck des internationalen Krisenmanagements mindestens mitgedacht werden. Es ist die notwendige Ergänzung einer Fähigkeitspalette an Machtmitteln, die unabdingbar sind, um einerseits den Bedrohungen durch Gegner wie Russland zu begegnen. Andererseits kann durch strategische Weitsicht verhindert werden, erneut eine abrupte sicherheitspolitische Kehrtwende vollziehen zu müssen.

Der Effekt würde zwei Seiten derselben Medaille betreffen. Denn von symmetrischen Gegnern wie Russland können an regionalen wie globalen Chokepoints auch asymmetrische Bedrohungen ausgehen, von Hormus bis zum Hamburger Hafen – also genau an jenen Stellen, an denen Deutschland und Europa besonders vulnerabel sind.

Der Schutz von Seewegen heute ist nämlich kein Widerspruch zur (richtigerweise deklarierten) Refokussierung auf LV/BV. Es ist ein wichtiger Teil einer notwendigen strategischen Planung. Das zeigt auch die unmittelbare geographische Lage Deutschlands. Mit dem Nord-Ostsee-Kanal verläuft die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt durch die Bundesrepublik und in die Ostsee. Die Verbindung ist ein besonders anschauliches Beispiel für die Überlappung von Funktionen wichtiger

Handelswege und Anforderungen der LV/BV. Auch die neue Gesamtkonzeption militärische Verteidigung benennt die Sicherung der internationalen Seeverbindungs- und Kommunikationslinien als eine von vier militärstrategischen Prioritäten.

Die Refokussierung auf LV/BV sollte nach wie vor die zentrale strategische Leitlinie deutscher Sicherheits- und Verteidigungspolitik sein. Diese Prioritätensetzung sollte jedoch nicht zu einer vollständigen Vernachlässigung von sogenannten »Out-of-area«-Einsatzfähigkeiten führen. Die Erprobung modularer Waffensysteme für die »Stabilisierungsfregatte« F125 unterstreicht, wie Deutschland diese Fähigkeiten parallel aufrechterhalten könnte, wenn es auch im Angesicht künftiger Bedrohungen globaler Seehandelswege handlungsfähig bleiben möchte.

Europäisches Optimierungspotential

Mit einer derart breiten strategischen Aufstellung ist zum jetzigen Zeitpunkt ein Auslastungsproblem verknüpft. Deutsche und europäische Seestreitkräfte sind derzeit weitestgehend mit dem Aufbau einer glaubwürdigen Abschreckungs- und Verteidigungsfähigkeit gegenüber Russland befasst. Fähigkeiten, die für die Sicherung globaler Seewege gebraucht würden, stehen deshalb allenfalls in engen Zeitfenstern und mit hohem Priorisierungsdruck zur Verfügung. Um dieser Knappheit zu begegnen, könnte eine strategische Ausrichtung sinnvoll sein, die den gezielten Aufbau militärischer Fähigkeiten, die Bildung von Kooperationen mit Partnern und die Disposition, auf internationale Anforderungen in stärkerem Maße im europäischen Verbund zu reagieren, miteinander verbindet.

In Anbetracht begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen sollten Fähigkeiten und Operationen stärker im europäischen Verbund geplant und durchgeführt werden. Dies gilt sowohl für maritime Plattformen als auch für die Beschaffung von Waffensystemen. Ziel sollte es sein, kosteneffiziente Fähigkeiten auf-

zubauen, die der zunehmenden Verfügbarkeit präziser Waffen in großen Stückzahlen (»precise mass«) Rechnung tragen.

Ebenso wichtig ist eine gemeinsame Priorisierung und Bündelung maritimer Aktivitäten. Beispielsweise sollte geprüft werden, ob die seit 2016 bestehende deutsche Führungsverantwortung für die Nato-Unterstützungsmission in der Ägäis dauerhaft durch eine deutsche Einheit wahrgenommen werden muss, oder ob sich durch alternative Lösungen eine effizientere Nutzung der verfügbaren Kräfte erreichen lässt.

Daran anknüpfend könnten Verfügbarkeit und Wirksamkeit durch eine stärker abgestimmte europäische Außen- und Sicherheitspolitik erhöht werden. Dies gilt zum Beispiel für den indo-pazifischen Raum, wo europäische Staaten bereits in erheblichem Umfang präsent sind, ihre Aktivitäten zu Lande und zur See jedoch bisher nur begrenzt koordinieren. Der bereits initiierte und koordinierte Einsatz von Flugzeugträgerkampfgruppen könnte dabei als Ausgangspunkt für den Aufbau einer gemeinsamen europäischen Task-Force für den Indo-Pazifik dienen. Ein jährlicher Wechsel der Führungsnation könnte das diplomatische Gewicht einer solchen Präsenz erhöhen und zugleich eine intensivere Zusammenarbeit mit alten wie neuen Partnern ermöglichen. Zugleich ließe sich die bisherige Fragmentierung nationaler Einsätze zumindest teilweise überwinden.

Nach der Umsetzung dieser Konsolidierungsschritte sollten auch anspruchsvollere Aktivitäten erwogen und bisherige strategische Paradigmen hinterfragt werden. Ein Beispiel hierfür sind sogenannte Freedom-of-Navigation-Operationen (FONOPS), die bislang vornehmlich von den USA durchgeführt wurden, um die Freiheit der Seefahrt global aufrechtzuerhalten, und dies, obwohl die USA – ebenso wie Iran – das internationale Seerechtsübereinkommen (UNCLOS) nicht ratifiziert haben. Angesichts der veränderten politischen und militärischen Prioritäten Washingtons und der zunehmenden Infragestellung internationaler Rechtsnormen durch staatliche und nicht-staatliche Akteure stellt sich die Frage, ob

Deutschland und Europa sich den Verzicht auf FONOPS weiterhin leisten können.

Bisherige europäische Marineeinsätze erfolgten bisher in der Regel nicht unter einer expliziten FONOPS-Deklaration und damit nicht erklärtermaßen im Dienste einer eindeutigen Zurückweisung unrechtmäßiger maritimer Gebietsansprüche. Das normative Eigeninteresse Europas an einer durchsetzbaren Seerechtsordnung erfordert jedoch die regelmäßige Bestätigung geltenden Rechts, wenn dessen globale Geltung aufrechterhalten werden soll – auch in Anbetracht etwaiger konfrontativer Proteste jener Akteure, die bereits heute versuchen, das Seerecht zu ihren Gunsten anzupassen.

Zusammenarbeit mit »like-minded states«

Ein gemeinsames europäisches Auftreten außerhalb Europas eröffnet zugleich Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Partnern, die vor vergleichbaren sicherheitspolitischen Herausforderungen stehen. Solche »like-minded states« sind für die Sicherung freier globaler Seewege unverzichtbar. Wenn Deutschland und seine europäischen Partner weltweit gemeinsam, regelmäßig und sichtbar präsent sind, unterstreichen sie damit ihren Anspruch, die geltenden Normen auch außerhalb ihrer eigenen Hoheitsgewässer aufrechtzuerhalten. Gerade der maritime Raum bietet hierfür einen geeigneten Ansatzpunkt, da sich dort die Wahrung und Durchsetzung internationalen Rechts mit konkreter sicherheitspolitischer Kooperation verbinden lässt. Insbesondere in den genannten Regionen mit akuten Bedrohungen können gemeinsame Aktivitäten dazu beitragen, die Zusammenarbeit mit Partnern zu vertiefen und die Resilienz der maritimen Sicherheit zu erhöhen.

Ungenutztes Potential am Golf

Der Krieg in der Region um die Straße von Hormus eröffnet die Möglichkeit, die bisher nur begrenzt entwickelte Kooperation mit

den dortigen Partnern zu verstärken. Einen institutionellen Rahmen hierfür bietet die seit 2004 bestehende Istanbul Cooperation Initiative (ICI) der Nato mit Bahrain, Kuwait, Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten, deren Potential bisher nur teilweise ausgeschöpft wurde.

Angesichts der für diese Staaten fatalen Folgen einer Sperrung der Straße von Hormus öffnet sich Deutschland und der Nato derzeit ein Handlungsfenster, um bestehende Strukturen und Kommunikationskanäle zu nutzen und daraus langfristige und nachhaltige Sicherheitspartnerschaften in der Region zu entwickeln. Bei den Anrainerstaaten gibt es zum Beispiel Defizite im Bereich des Schutzes maritimer kritischer Infrastrukturen, besonders hinsichtlich der Unterseedimension. Mit Blick auf die Meerenge von Hormus ist die Fähigkeit zur Minenräumung deutlich auszubauen.

Ausgehend von seinen Fähigkeiten in diesem Bereich könnte Deutschland nach Abstimmung innerhalb der Nato den ICI-Partnern anbieten, sich an den anvisierten Minenräumungsaktivitäten in der Straße von Hormus zu beteiligen. Eine solche konkrete und vertrauensbildende Zusammenarbeit könnte den Einstieg zu einer langfristigen Vertiefung der Partnerschaft bilden. Dabei könnten gemeinsame Formate für den Austausch, für den Ausbau bestehender und den Aufbau neuer Fähigkeiten geschaffen werden – nicht nur im Bereich der Minenjagd, sondern auch beim Schutz maritimer kritischer Infrastrukturen. Auch im Hinblick auf die Sicherung von Unterseekabeln überschneiden sich die Interessen. Darüber hinaus könnten sich Chancen für gemeinsame Investitionen und breiter angelegte Beschaffungsvorhaben ergeben, etwa zum Aufbau gemeinsamer Reparaturkapazitäten.

Counter-Lawfare im Indo-Pazifik

Im indo-pazifischen Raum sollte unrechtmäßigen Gebietsansprüchen und Infragestellungen von Transitdurchfahrten mit einer gemeinsam entwickelten Counter-



Dieses Werk ist lizenziert unter CC BY 4.0

Das Aktuell gibt die Auffassung des Autors wieder.

In der Online-Version dieser Publikation sind Verweise auf SWP-Schriften und wichtige Quellen anklickbar.

SWP-Aktuells werden intern einem Begutachtungsverfahren, einem Faktencheck und einem Lektorat unterzogen. Weitere Informationen zur Qualitätssicherung der SWP finden Sie auf der SWP-Website unter <https://www.swp-berlin.org/ueber-uns/qualitaetssicherung/>

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 (Print) 1611-6364
ISSN (Online) 2747-5018
DOI: 10.18449/2026A45

Lawfare-Strategie entgegengetreten werden. Diese Strategie könnte zunächst regional angelegt sein und schrittweise global ausgebaut werden.

Konkret bedeutet dies, multilateral abgestimmte Rechtspositionen zu festigen und gemeinsame, auf dem internationalen Seerechtsübereinkommen basierende Positionen gegenüber Verstößen gegen das Seerecht öffentlich zu vertreten. Damit wird die Definitionshoheit über zentrale Normen des Seerechts nicht Akteuren überlassen, die auf eine Veränderung der Rechtsordnung hinwirken, sondern im multilateralen Verbund verteidigt. Neben den traditionellen Partnern bieten sich hierfür vor allem die Staaten Südostasiens an, die bereits an vorderster Front mit diesen Herausforderungen konfrontiert sind.

Als ein Anknüpfungspunkt bietet sich der philippinische Naming-and-Shaming-Ansatz an. Mit der Veröffentlichung von Übergriffen der chinesischen Küstenwache und der maritimen Miliz im Südchinesischen Meer haben die Philippinen ein Instrument etabliert, das Verstöße gegen das Seerecht sichtbar macht und die internationale Aufmerksamkeit auf diese Aktivitäten lenkt. Wirksam ist es allerdings nur, wenn der anklagende Staat im Ernstfall über die Fähigkeit verfügt, seine Position mit geeigneten Mitteln zu verteidigen, und dabei glaubwürdige Partner an seiner Seite hat. Für die deutsche Politik ergibt sich daraus, sich sichtbarer an den Initiativen indo-pazifischer Partner zu beteiligen, etwa durch begleitende öffentliche Statements zu belastbar dokumentierten Vorfällen versuchter Rechtsbrüche zur See. Geschieht das, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass diese Staaten im Gegenzug europäische Anliegen unterstützen.

Handlungsdruck, hier und heute

Je stärker sich revisionistische Auslegungspraktiken zu neuen Gewohnheiten ver-

festigen, desto schwieriger wird es, ihnen später wirksam entgegenzutreten. Ihre Eindämmung erfordert deshalb das Zusammenwirken einer klaren normativen Position mit belastbaren operativen Fähigkeiten und verlässlicher internationaler Zusammenarbeit. Die realpolitische Anerkennung machtpolitischer Realitäten muss dabei mit einer stärkeren europäischen Konsolidierung verbunden werden, um strategische Handlungsfähigkeit zu gewinnen.

Will Deutschland an seinem Anspruch festhalten, internationales Recht, die Freiheit der Schifffahrt und den universellen Geltungsanspruch dieser Normen auch unter den Bedingungen einer Rückkehr der Machtpolitik zu verteidigen, muss es diesen Anspruch materiell unterlegen. Dazu gehören glaubwürdige militärische Fähigkeiten, eine belastbare industrielle Basis, funktionsfähige Logistik und die gesellschaftliche und politische Bereitschaft, diese Mittel im Bedarfsfall auch einzusetzen. Revisionistische Akteure kalkulieren mit dem Fehlen eines solchen nationalen und internationalen Konsenses; sie setzen darauf, dass dieser Mangel es ihnen erlaubt, ihre Interessen langfristig durchzusetzen.

Erforderlich ist deshalb nicht der isolierte Aufbau einzelner Fähigkeiten, sondern eine strategische Einordnung maritimer Sicherheitspolitik. Eine solche maritime Sicherheitsstrategie sollte priorisieren, welche Seegebiete, Seewege und Handelsrouten für Deutschland und Europa von vitalem Interesse sind, wie und in welchen Formaten sie geschützt werden können und wie die Zusammenarbeit mit bestehenden und neuen Partnern zur Wahrung des internationalen Seerechts ausgestaltet werden soll.

Ohne einen solchen strategischen Rahmen drohen einzelne Maßnahme reaktiv zu bleiben und unverbunden nebeneinanderzustehen. Wenn Deutschland und seine internationalen Partner nicht gemeinsam für die internationale Ordnung eintreten, wird es auf absehbare Zeit niemand für sie tun.

Dr. Julian Pawlak ist Wissenschaftler in der Forschungsgruppe Sicherheitspolitik.

Das Aktuell entstand im Rahmen des Projekts STAND (Strategic Threat Analysis and Nuclear (Dis-)Order).