

# **Maritime Sicherheit und die Rolle der Deutschen Marine**

Impulsvortrag

Dezernatsleiter M33

(Handelsschifffahrt/Marineschifffahrtleitung)

FKpt Janiak

am 10. Dezember 2007

bei BSH im Workshop „Datengrundlagen im Seeverkehr“

**„Maritime Sicherheit und die Rolle der Deutschen Marine – Maritime  
Situation Awareness“**

Sehr geehrte Frau Dr. Clason,  
meine Damen und Herren,

ich danke Frau Dr. Clason für die Einladung zum Workshop. FKpt Kramer und ich haben gern Ihre Einladung zum Workshop über „Datengrundlagen im Seeverkehr“ angenommen, weil derzeit dieses Thema auch die Flotte und das Marinehauptquartier in Glücksburg beschäftigt. Für die NATO und die Marine wird die Lage Handelsschiffahrt zunehmend wichtiger, verbunden mit der Frage, welche Daten wir für das eigene Lagebild nutzen können, wie wir damit umgehen und welche Daten wir Anderen zur Verfügung stellen können. AIS kann dafür sicherlich eine gute Grundlage sein, reicht allein jedoch nicht aus, weil die Validierung der Daten fehlt. Deshalb schauen wir mit Spannung auf den heutigen Workshop.

Gestatten Sie mir jedoch zu Beginn meiner Ausführungen einen kurzen Blick auf unser Aufgabengebiet im FlottenKdo.

Ich leite im FlottenKdo das Dezernat M33, ein Dezernat der Operationsabteilung, das für alle Fragen der Handelsschiffahrt und Marineschiffahrtleitung zuständig ist. Heute ist sozusagen die vorletzte Gelegenheit, mich zu Fragen der Handelsschiffahrt zu äußern, denn ab Weihnachten wird mich FKpt Kramer in dieser Funktion ablösen.

Handelsschiffahrt ist die Hauptaufgabe des Dezernates. Sie ist ein ministerieller Auftrag, der Mitte der 90er Jahre dem FlottenKdo übertragen wurde. Sie umfasst die Beobachtung der Handelsschiffahrt und die Auswertung der Entwicklungen im Seeverkehrsbereich und der maritimen Wirtschaft. Dazu gehört die Pflege der Kontakte zu Ministerien, Schifffahrtsverwaltungen, Reedern, Nautischen Vereinigungen und zur Handelsschiffahrt selbst. Darüber hinaus vertrete ich das FlottenKdo und die Marine im Ständigen Fachausschuss des DNV und im Seeverkehrsbeirat des Verkehrsministeriums. Das beschreibt auch den Rahmen, in dem wir als Vertreter der Flotte an diesem Workshop teilnehmen.

Die Ergebnisse aus der Beobachtung der Handelsschiffahrt, des Seeverkehrsbereichs und der Maritimen Wirtschaft sind regelmäßige monatliche Informationen unserer militärischen Führung über die aktuellen Entwicklungen in der Seeschiffahrt und die Herausgabe eines Jahresberichts zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland mit Zahlen und Fakten zu Schifffahrt, Seehandel und Seehäfen sowie zur Seeverkehrswirtschaft bis hin zu Fischerei, Meeresforschung und maritimer Sicherheit.

Marineschiffahrtleitung ist die operative Fähigkeit der Deutschen Flotte zum vorwiegend passiven Schutz und zur Zusammenarbeit mit der Handelsschiffahrt in Krisenoperationen, die den Schutz der Handelsschiffahrt als Auftrag beinhalten. Die Flotte leistet dabei im Rahmen der Ressortzuständigkeit ihren nationalen Beitrag zum militärischen Schutz der Handelsschiffahrt, vor allem im Bündnis mit anderen Partnern. (Für den „normalen“ Schutz der Handelsschiffahrt ist das BMVBS verantwortlich.) Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Marineschiffahrtleitorganisation zu, die diese Aufgabe leistet und sich fast ausschließlich auf Reserveoffiziere aus der Handelsschiffahrt abstützt.

Die deutschen Behörden sind verantwortlich für eine Küstenlinie von nahezu 2.400 km und ca. 8.000 km<sup>2</sup> Territorialgewässer. Etwa 139.000 Schiffe laufen pro Jahr die deutschen Häfen an.

Etwa 400.000 Schiffe bewegen sich pro Jahr in der Deutschen Bucht und in der Ostsee. Nach Angaben der EMSA befahren etwa 20.000 Schiffe täglich die europäischen Gewässer. Daraus wird deutlich, dass der Sicherheit des Seeverkehrs ein besonderes Augenmerk geschenkt werden muss, um den Schiffsverkehr sicher durch unsere Wasserstraßen und Territorialgewässer zu leiten.

Die Aufgaben der maritimen Sicherheit an der deutschen Küste werden von den verschiedensten Behörden des Bundes und der Küstenländer wahrgenommen. Häufig sind die Verantwortlichkeiten entlang der Küstenregionen dezentralisiert.

Der Schutz der Seegrenzen obliegt der Bundespolizei-See. Der Polizeivollzug in den Küstengewässern liegt in den Händen der Wasserschutzpolizeien der 5 Küstenländer; Zoll und Fischereischutz ergänzen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten.

Für die Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs vor den Küsten und auf den Zufahrten zu den deutschen Häfen garantieren die Verkehrszentralen und die Lotsen, ein unverzichtbares Element maritimer Sicherheit, zumindest was die Verkehrssicherheit angeht.

Bei Großschadensereignissen und Ölverschmutzungen liegt die Handlungsverantwortung beim Havariekommando in Cuxhaven. Im dortigen Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) werden alle Maßnahmen für gemeinsame Einsätze koordiniert und abgestimmt.

GLZ-See und Havariekommando vereinen unter dem Dach des Maritimen Sicherheitszentrums die Fähigkeit der Bundesrepublik Deutschland, in besonderen Situationen adäquat auf Sonderlagen (Schadensereignisse und Sicherheitslagen) reagieren zu können.

Dies geschieht auf der Grundlage einer Bund-Ländervereinbarung, mit der seit dem 16.01.2007 die Aktivitäten der BuPol, der Küstenwachzentren und des Havariekommandos sowie Zoll und Fischereischutz abgestimmt werden. Die Marine beteiligt sich am MSZ mit einem Verbindungsoffizier, der über das FlottenKdo bei Bedarf Unterstützungsleistungen anfordern kann und zum gemeinsamen Lagebild austausch beiträgt.

Regelmäßig unterstützt die Deutsche Marine bereits heute bei "Maritime Surveillance": durch Abkommen und Verträge ist geregelt, dass einerseits 2 Überwachungsflugzeuge des Typs Do 228 der Marine im Auftrag des BMVBS täglich fliegen, um Verschmutzungen des deutschen Küstenmeeres und der Seeverkehrswege durch Dritte aufzuspüren, und andererseits die Sea King Hubschrauber der Marine die SAR-Bereitschaft über Nord- und Ostsee sicher stellen.

„Unterstützung“ ist das Eine, „Maßnahmen zur Gefahrenabwehr“ ist das Andere.

Wenn wir uns aber die Welt und die vielfältigen Bedrohungen ihrer Sicherheit nach dem 11. September 2001 vor Augen halten – insbesondere durch den internationalen Terrorismus –, müssen wir feststellen, dass unsere Vollzugsorgane zwar über die rechtlich gesicherten Befugnisse zum Eingreifen verfügen, nicht jedoch über die erforderlichen

Fähigkeiten und Mittel, um den Bedrohungen im Rahmen der Gefahrenabwehr gerecht zu werden. Die Deutsche Marine könnte dies, jedoch fehlen ihr die dafür notwendigen rechtlichen Befugnisse.

Dies beschreibt aber auch das grundlegende Dilemma der maritimen Sicherheit an der deutschen Küste: Schadensabwehr und Verkehrssicherheit an unserer Küste sind geregelt, und die Flotte unterstützt im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen. Organisatorisch sind die ersten Schritte zur Gefahrenabwehr mit dem Aufbau des Maritimen Sicherheitszentrums eingeleitet, gleichwohl fehlt es an der Entwicklung entsprechender Fähigkeiten, um den Bedrohungen unserer Sicherheit wirksam begegnen zu können.

Grundlage für alle Maßnahmen im Rahmen der Sicherheit und Gefahrenabwehr, ob Großschadensereignis oder terroristische Bedrohung, bleibt ein sicheres Lagebild mit allen Teilnehmern am Seeverkehr, um in den Einsatzzentralen (den öffentlichen und den militärischen) angemessen reagieren zu können. Bei Lagebild, Datenbasis und Lagebild austausch gibt es nach wie vor erhebliche Defizite.

Im Gegensatz zum Luftverkehr, bei dem jede Bewegung in der Luft weltweit und lückenlos mitverfolgt wird, ist das Lagebild des Seeverkehrs selbst in den eigenen Küstengewässern ausgesprochen dürftig. Es hängt nach wie vor vom Zufall ab, ob es den zuständigen Behörden gelingt, eine Bedrohung rechtzeitig zu identifizieren und eine entsprechende Rettungskette in Gang zu setzen. Grundvoraussetzung dafür wäre eine lückenlose Seeraumüberwachung mit Hilfe geeigneter Sensoren (etwa Küstenradarstationen), um jede Schiffsbewegung auch erfassen zu können.

Wenn wir den Blick über unsere Grenzen hinauslenken, sind für die Deutsche Marine die Initiativen zur Maritimen Sicherheit in der NATO, der EU und anderer Partner von besonderem Interesse.

Die USA haben nach dem 11. September große Anstrengungen unternommen, das Problem der maritimen Sicherheit in den Griff zu bekommen. Mit dem Programm „Maritime Domain Awareness“ erfolgt eine ressortübergreifende Zusammenarbeit, in der unter Einschluss relevanter Geheimdienstdaten alle zivilen und militärischen Kräfte ihre Daten über die Handelsschiffahrt zusammenführen und in ein gemeinsames Netzwerk einbinden. Daraus soll dann weltweit eine Übersicht möglicher Bedrohungen entwickelt werden. Als Basis dient im Wesentlichen die Nutzung von AIS-Daten, die durch andere Quellen verifiziert und validiert werden, u.a. durch die Satellitenaufklärung der USA.

AIS-Daten bedürfen stets der Verifikation, damit sie als zuverlässig eingestuft werden können. Eine solche Verifikation kann z.B. durch Satellitenbilder erfolgen, die in Europa durch das EU-Satellitenzentrum Torrejon bei Madrid zur Verfügung gestellt werden. Dessen Daten werden bereits im Rahmen eines Global Monitoring for Environment and Security (GMES) Programms für die Kontrolle der Seegrenzen zum Schutz vor illegaler Einwanderung, Drogenschmuggel u.ä. genutzt. Das Projekt wird durch die ESA unterstützt und konzentriert sich derzeit auf das Seegebiet der Kanaren, der Ostsee und des Mittelmeers.

Die NATO hat sich des Problems der Maritimen Sicherheit durch eigene Initiativen angenommen. Im Nato HQ in Neapel wurde dazu ein Instrument entwickelt, das das so dringend benötigte Lagebild als Grundlage für Maßnahmen und Operationen im Bereich maritimer Sicherheit bereitstellen kann.

Hinter dem Begriff „Maritime Safety & Security Information System“ (MSSIS) verbirgt sich ein Netzwerk, dem inzwischen 28 Staaten angehören, das auf offenen Daten basiert und das Internet als Übertragungsmedium nutzt. Die beteiligten Nationen stellen anhand von AIS-Daten, die teilweise von digitalen Radarbildern unterstützt werden, Informationen an einen zentralen Server bereit. Nach entsprechender Auswertung können so Anomalien und potentielle Bedrohungen ermittelt werden.

Bedenken Sie jedoch, dass z.B. ein Lagebild im Mittelmeer die Auswertung von mehr als 10.000 Kontakten und Millionen an Detailinformationen erfordert. Dies ist nicht ohne Algorithmen oder andere technische Unterstützung möglich. Mit einer entsprechenden Software sind wir in der Lage, die Datenflut automatisch auszuwerten und auf Anomalien (im militärischen Sinne) hin zu untersuchen. Nur so sind die Daten sinnvoll zu verwerten und in umsetzbare Handlungsanweisungen an die Vollzugsbehörden bzw. an die Flotte umzusetzen.

Doch auch hier gibt es den bereits bekannten Haken: MSSIS nutzt im wesentlichen Daten, die auf AIS-Informationen beruhen. Diese erfassen nur größere Fahrzeuge und sind manipulierbar. Das so den Nationen bereitgestellte Lagebild differenziert leider nicht hinsichtlich der Zuverlässigkeit der bereitgestellten Informationen. MSSIS ist zwar ein wichtiger Baustein, vor allem weil so viele Nationen Beiträge liefern, erfordert jedoch immer eine Verifikation der Daten durch Satellit, Radar oder andere Aufklärungsmaßnahmen.

Für die EU haben die Verteidigungsminister im Nov. 2005 eine eigene Initiative zur Maritimen Sicherheit vereinbart. Dieses Projekt wurde der EDA - European Defense Agency - übertragen.

Unter FIN Führung entwickeln bisher 23 Mitgliedsstaaten ein Netzwerk für „Maritime Surveillance“ – der Seeraumüberwachung in Europa. Auch hier geht es in erster Linie um das möglichst in Echtzeit verfügbare RMP (Recognised Maritime Picture), also um ein lückenlos aufgeklärtes Lagebild des Seeverkehrs. Dabei sollen bereits bestehende regionale Netzwerke, etwa das V-RMTC der italienischen Marine, integriert werden, um Duplizierungen zu vermeiden. Im Oktober dieses Jahres wurde ein erster Entwurf für ein „MoU“ zwischen den Mitgliedsstaaten erarbeitet.

Ausgangspunkt der EU Initiative ist das Modell unserer skandinavischen Nachbarn. FIN und SWE haben vor 15 Jahren das Projekt SUCFIS (sea surveillance cooperation FIN/SWE) für ein gemeinsames Lagebild in der östlichen Ostsee ins Leben gerufen. Dieses Lagebild dient neben den Security-Aspekten auch der Ships-Safety und dem Umweltschutz.

Das System arbeitet seit mehr als 10 Jahren absolut reibungslos und gewährleistet eine lückenlose Überwachung des Seegebiets in nahezu Echtzeit durch den Einsatz verschiedenster Sensoren, wie Radar, AIS, Opto-Elektronik, öffentliche Datenbanken u.ä. Die Daten werden unter Federführung der jeweiligen Marine ausgewertet und im Rahmen der Ressortzuständigkeit ggf. an andere Behörden zur weiteren Verwendung übermittelt.

Das SUCFIS-System müsste allerdings an die Anforderungen der EU angepasst werden, insbesondere muss dazu das Datennetzwerk erheblich erweitert werden. Dafür bietet sich die schrittweise Schaffung regionaler Subsysteme (vgl. V-RMTC) an, in der

sich regionale Partner zusammenschließen. Solche Subsysteme könnten dann in der Nordsee, im Kanal und auch im Mittelmeer eingerichtet werden.

Für Deutschland kommt es in erster Linie darauf an, die Initiativen zu begleiten und, wenn immer möglich, mitzugestalten. Wir müssen allerdings darauf achten, dass NATO und EU Systeme kompatibel bleiben, um Duplizierungen zu vermeiden.

Es liegt im Interesse der Marine, die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Maritime Security mit allen militärischen und zivilen Stellen auszubauen. Dazu wird angestrebt, einerseits regionale Netzwerke zwischen den Marinehauptquartieren zu installieren und die technischen und prozeduralen Voraussetzungen für einen umfassenden Lagebild-austausch zu schaffen.

Andererseits gilt es, die Informationen anderer Ressorts in das maritime Lagebild zu integrieren.

Die Marine verfügt bereits über ein funktionierendes Netzwerk zu anderen NATO-HQ, das es zu nutzen gilt. Darüber hinaus werden im FlottenKdo eigene Intel-Daten mit einzelnen aus offenen Quellen gewonnen Handelsschiffsdaten verbunden, um zu sicheren Erkenntnissen über besonders „interessante“ Schiffe (COI) zu kommen.

In einem zweiten Schritt könnten in enger Zusammenarbeit mit dem MSZ diesem Lagezentrum, das über keine vergleichbaren Informationen verfügt, alle benötigten Daten zur Verfügung gestellt werden, die von den dort repräsentierten Behörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt werden.

Derzeit beteiligt sich das FlottenKdo am internationalen Datenaustausch über Lagedaten Handelsschiffahrt mit anderen NATO-HQ und einem regionalen Subsystem (V-RMTC). Dabei nutzen wir eigenen Erfassungen und beschränken unsere sicheren Kenntnisse auf ausgewählte Schiffe, die aus ganz bestimmten Gründen auf die Liste besonders wichtiger und interessanter Kontakte geraten sind. Darüber hinaus führen wir keine eigene Lage Handelsschiffahrt, denn der Datenschutz begrenzt uns die Nutzung der AIS-Daten ziviler staatlicher Behörden und kommerzieller Stellen.

Zusammenfassend kann ich feststellen, dass die Flotte ein umfassendes Interesse an Daten zur Lage Handelsschiffahrt (oder Maritime Security) hat. AIS-Daten ziviler Stellen und kommerzieller Anbieter sowie im Internet verfügbare AIS-Lagebilder könnten wir zwar prinzipiell nutzen, allerdings werden sie weder den Ansprüchen auf Vollständigkeit noch auf Überprüfbarkeit gerecht. Ihre uneingeschränkte Nutzung verhindert vorerst der Datenschutz. So beschränkt sich die Flotte auf eigene AIS-Erfassungen und Erfassungen von Handelsschiffen aus anderen Quellen und hat somit nur ein begrenzt aktuelles Lagebild über die Handelsschiffahrt im eigenen Zuständigkeitsbereich.

Dies beendet meine Ausführungen und ich danke Ihnen für ihre Aufmerksamkeit