

Das maritime Europa: Atlantische und globale Perspektiven. Berlin: Deutsches Maritimes Institut (Bonn); Ranke-Gesellschaft (Köln); Universität zu Köln, 23.03.2012-24.03.2012.

Reviewed by Jürgen Sikora

Published on H-Soz-u-Kult (May, 2012)

Spätestens die Debatte über die Energieversorgung der Bundesrepublik mit regenerativer Energie seit der Katastrophe von Fukushima hat den Blick auch auf die Potentiale des Meeres gelenkt. So wird in Expertenkreisen schon seit längerem die Rohstoffversorgung durch „maritime mining“ diskutiert. Zudem wird die Lage der deutschen und europäischen Exportindustrie gerne durch Bilder voller bzw. leerer Containerterminals unterstrichen. Wohn- und Geschäftslagen mit Hafenblick zählen zu den attraktivsten Immobilien weltweit. Und in der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik ebenso wie in Migrationsfragen zählen die Sicherung maritimer Handelswege und europäischer Außengrenzen zu den großen politischen Herausforderungen unserer Tage. Kurzum: Die Bedeutung des Maritimen in der und für die Geschichte, Gegenwart und Zukunft Europas ist unstrittig. Dieser Befund steht im auffälligen Gegensatz zum nach wie vor vergleichsweise gering ausgeprägten maritimen Wissen und Bewusstsein der Öffentlichkeit – jedenfalls in den Regionen Deutschlands, die nicht an den Küsten gelegen sind.

Die Konferenz wollte, so die Veranstalter LUTZ FELDT (Bonn) und JÜRGEN ELVERT (Köln) einleitend, unter der Leitfrage „Atlantische und globale Perspektiven“ die ganze Bandbreite der gegenwärtigen maritimen Problemkonstellationen im europäischen Kontext historisch-politisch fundiert aufzeigen und die damit verbundenen

gegenwärtigen und künftigen Herausforderungen für die Menschen in Europa bestimmen.

Die erste Sektion „Das Meer als Kontaktraum“ eröffnete WERNER RAHN (Berlin) mit Verweis auf Herodots Bericht über Atlantis, das nichts anderes war als das Meer jenseits von Gibraltar, der Atlantik. Die Erschließung der Neuen Welt rund zwei tausend Jahre nach Herodot erfolgte über den Atlantik, der in der Neuzeit eine immer größere politische und wirtschaftliche Bedeutung erhalten hat. Der Atlantik, so Rahn, sei aber inzwischen nicht allein Kommunikationsraum, sondern in gleicher Weise auch Kampfschauplatz.

Folgerichtig fragte CARLO MASALA (München): „Der Atlantik – Ein ‚Mare nostrum‘ der NATO im Kalten Krieg?“ und betonte, die Geschichte der NATO sei die Geschichte einer maritimen Allianz, dominiert von den USA und Großbritannien, obwohl bis in die Mitte der 1970er-Jahre hinein das Selbstverständnis der NATO ein anderes war. Denn ein wirkliches maritimes Bewusstsein des Bündnisses gab es nicht. Wohl aber ein Interesse am Atlantik als eines strategischen Raums und eines Puffers der Gegenküsten. Masala bilanzierte, der Atlantik sei auf Grund der amerikanischen Suprematie weniger ein Mare nostrum als vielmehr ein Mare americanum.

CHRISTIAN OSTERSEHLTE (Bremen) betrachtete den Atlantik demgegenüber in erster Linie als Wirtschaftsraum des Güterverkehrs als Folge des

Aufschwungs des Seehandels im 19. Jahrhundert durch die Hamburger HAPAG und den Bremer LLOYD, die zunächst in einem konkurrierenden wie kooperativen Verhältnis zueinander standen, bevor sie seit den 1950er-Jahren eine enge Betriebsgemeinschaft bildeten. Im Zuge der zivilen Luftfahrt, so Ostersehlte, verlor die Passagierschifffahrt zusehends an Bedeutung. Stattdessen etablierte sich seit Mitte der 1960er-Jahre die Containerfracht als wichtiges Handelsgeschäft auf dem Atlantik.

Deshalb erfuhren insbesondere die Seehäfen einen Aufschwung. KARL-HEINZ BREITZMANN (Rostock) fasste sie als vielgestaltige Gebilde, weil sie eine kapitalintensive Infrastruktur bereithalten und einen wichtigen Knotenpunkt im Transportnetz einnehmen. Ihre Transferfunktion zum Binnenland lässt erahnen, dass sie im Wettbewerb miteinander stehen. Zumal sie im Zuge der Ansiedlung von verschiedenen Unternehmenszweigen in Hafennähe keine geringe Industriefunktion besitzen. Damit verbunden sind jedoch auch Probleme, die mit der massiven Umweltbelastung der Häfen einhergehen, erklärte Breitzmann. Schließlich müssten die Seehäfen hoheitliche Aufgaben wegen der permanenten Grenzüberschreitung der Besatzungen wahrnehmen.

Diese Gedanken fortführend, schrieb KURT BODEWIG (Hamburg) dem maritimen Sektor eine zentrale politisch-wirtschaftliche Rolle mit enormem Potenzial in Europa zu. Die europäische Ökonomie sei ohne den maritimen Sektor nicht funktionsfähig. Der maritime Modernisierungsprozess habe Einfluss auf die Logistikstruktur, den Küstenschutz und nicht zuletzt auf die europäische Forschungslandschaft genommen. Es gelte, in Zukunft insbesondere solche Strukturen zu schaffen, die Zielkonflikte im Rahmen der Fischeireipolitik lösen können. Trotz seiner wichtigen Funktion, so Bodewig abschließend, habe das Meer als Wirtschafts- und Kommunikationsraum in der öffentlichen Wahrnehmung nicht den Stellenwert, der ihm gebühre.

Die zweite Sektion „Das Meer als Kultur- und Kommunikationsraum“ eröffnete MICHAEL EPKENHANS (Potsdam) mit der Bemerkung, der Atlantik sei schon auf Grund seiner Bedeutung als Transportraum von Migranten mehr als nur ein Kriegsschauplatz: Ohne den Atlantik hätte Elvis Presley seine europäischen Erfolge nicht feiern können.

Diese Einschätzung nahm im Grunde eine Antwort auf ERIC GROVES (Salford) Frage, ob es einen transatlantischen Kommunikationsraum im Kalten Krieg gegeben habe, vorweg. Grove hob vor allem die Verbindung zwischen den USA und Großbritannien hervor und sprach von einem anglo-amerikanischen Raum, der immer wieder auch die Frage nach der Kommandohoheit der NATO innerhalb dieses Raumes nach sich gezogen habe. Denn einerseits galt es, den maritimen Einflussbereich der Sowjetunion einzudämmen, andererseits bestand durchaus ein Interesse daran, das Konfliktpotenzial der Meere unterhalb atomarer Auseinandersetzungen aufrecht zu erhalten. Insofern sei die These von einer atlantischen Sea-Blindness nur schwer zu verteidigen.

Der Kalte Krieg war indirekt auch für JENS RUPPENTHAL (Köln) die Folie, vor der er seinen Vortrag „Lessons from the Torrey Canyon“ entfaltete. Ruppenthal thematisierte aus kulturhistorischer Perspektive die öffentliche Wahrnehmung von Tankerunglücken vor europäischen Küsten. Er verfolgte die transnationalen Wirkungen der Havarien der Tanker „Torrey Canyon“ von 1967 und der „Amoco Cadiz“ von 1978 sowie der in beiden Fällen verursachten Ölpest und konnte vor allem zweierlei nachweisen: Zum einen erfolgte eine Einordnung der Unglücke ebenso im Rahmen ökologischer wie politischer Risiken in der Epoche des Kalten Krieges, zum anderen lässt sich über Tankerunglücke als Katastrophenerfahrung der Stellenwert des Meeres in kollektiven Gedächtnissen erforschen.

In der dritten Sektion „Maritime Sicherheit“ definierte HANS JOACHIM STRICKER (Kiel) den

Atlantik zunächst als internationalen, verwundbaren Transportweg. Eine kurzfristige Störung der Kommunikation auf See zöge langfristige Folgen nach sich. Maritime Sicherheit spiele deswegen eine große Rolle, weil es zum einen zahlreiche Ressourcen auf See und dem Meeresboden gebe, und zum anderen der Zugang zum Meer nicht zuletzt für Piraten einfacher geworden ist.

Die maritime Komponente der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik stellte JÖRK-ECKART RESCHKE (Wachtberg) in einer Rückschau der GSVP vor. Auch er warnte vor der dramatischen Entwicklung der Piraterie und der Verkürzung des komplexen Sachverhalts durch die Medienberichterstattung. Die Mission Atalanta bezeichnete er als einen Leuchtturm in der praktizierten GSVP der EU, weil sichere Seeverbindungen ein zentrales Interesse gemeinsamer europäischer Politik darstellten.

CHRISTIAN STUVE (Berlin) bemerkte in diesem Kontext, dass divergierende industriepolitische und sicherheitspolitische Interessen eine integrative maritime Rüstungskoooperation verhierten. Die teils staatlich, teils privatwirtschaftlich organisierte Struktur der europäischen Marineindustrie behindere zudem eine gleichberechtigte Kooperation und Konsolidierung. Jedoch mache die Budgetsituation eine Kooperation geradezu notwendig. Diese sei aber ohne eindeutigen politischen Willen, die Aufgabe nationaler Autarkie und Souveränitätsansprüche nicht realisierbar. Voraussetzung für die Verwirklichung sei des Weiteren die Harmonisierung gemeinsamer Beschaffungsvorhaben im Bereich maritimer Rüstungsfragen.

HEINZ DIETER JOPP (Rellingen) skizzierte daran anknüpfend die Idee einer Grand Strategy und gab zugleich zu bedenken, dass die Initiativen für eine gesamteuropäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik stagnierten. Europa benötige, so Jopp, eine neue europäische Sicherheitsstrategie, die das Denken in Legislaturperioden überwinde.

Europa als eine Herausforderung für die Sicherheits- und Verteidigungsindustrie thematisierte ebenfalls GEORG WILHELM ADAMOWITSCH (Berlin) in seinem Abendvortrag. Die damit einhergehende Verantwortung der 27 Mitgliedstaaten sei enorm. Sie könne jedoch nur dann übernommen werden, wenn weitere nationale gesetzgeberische Kompetenzen an die EU abgegeben würden. Dies impliziert die Frage nach Bündnissen einerseits und Gesetzesänderungen andererseits. Traditionelle parlamentarische Strukturen müssten auf den Prüfstand, ein Interaktionsplan mit neuen Partnern auf den Tisch, so Adamowitsch.

Die abschließende Sektion „Maritime Ressourcen“ stand unter der Leitung von STEPHAN HOBE (Köln), der Parallelen zwischen Meer und Weltraum entdeckte. So seien in der Raumordnung des Völkerrechts beide so genannte global commons, deren politisch-ökonomische wie rechtliche Behandlung sich in der institutionellen und konstitutionellen Verfasstheit Europas und der Welt widerspiegele. Die Idee von der Freiheit der See und die der Freiheit des Weltraums wiesen vergleichbare Prämissen auf.

Aus rechtlicher Sicht näherte sich auch DIRK PETERS (Bremerhaven) dem Meer. Er diskutierte die völkerrechtlichen Grundlagen der Mission Atalanta. Seit 1989 stehe die EU vor der Herausforderung, sich neu positionieren zu müssen. Dies betreffe insbesondere den maritimen Raum und die Rechtslage dort. Rechtsprobleme brächte insbesondere der Terrorismus auf den Weltmeeren mit sich. Aber auch die Bewaffnung von Handelsschiffen stelle das küstenstaatliche Waffenrecht vor neue Herausforderungen.

Eine gänzlich andere Ressource brachte ANDREAS WAGNER (Varel) in die Diskussion, als er die Stiftung Offshore-Windenergie vorstellte. Sie wurde 2005 auf Initiative des BMU gegründet. Beteiligt waren die Küstenländer und sämtliche Wirtschaftsbereiche, die sich im Bereich Offshore-Windenergie engagieren. Unter den Kuratoren

der Stiftung finden sich zudem zahlreiche Akteure aus Branchenverbänden und regionalen Netzwerken, Hersteller von Offshore-Windenergieanlagen, Baugesellschaften und Zulieferer, Energieversorgungsunternehmen und Offshore-Planer, Banken und Versicherungen. Sie engagierten sich, so Wagner, in unterschiedlichen Gremien und Initiativen und stellten die Stiftung auf eine breite Wissensbasis. Ziel sei es, die Rolle der Offshore-Windenergie im Energiemix der Zukunft in Deutschland und Europa zu festigen und ihren Ausbau im Interesse von Umwelt- und Klimaschutz voranzutreiben.

CATHY KIETZER (Kiel) problematisierte zum Abschluss der Sektion den maritimen Tourismus. Das Meer war lange Zeit Raum der Entdeckungen und Abenteuer. Heute werde es mehr und mehr Ort der Erholung und Flucht. Dies führe zu großen Friktionen, die mit der Industrialisierung und Globalisierung der Tourismusbranche einhergingen. In diesem Kontext gelte es darüber hinaus, die Katastrophen der (touristischen) Schifffahrt zu bedenken. Zweifellos sei der maritime Tourismus eine Wachstumsbranche; jedoch zöge er auch eine Vergiftung des Wassers nach sich. Zentraler Aspekt in diesem Bereich wäre deshalb die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus auf dem Meer.

In der Podiumsdiskussion über die Möglichkeiten und Grenzen der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik unter der Moderation von Lutz Feldt verlangte MANFRED WOELKE (Berlin) eine GSVP reloaded, den Wechsel der Denkmuster und die Reformulierung von Zielvorstellungen, um eine nachhaltige und effiziente Sicherheits- und Verteidigungspolitik zu gewährleisten.

JÜRGEN ELVERT (Köln) machte auf die lange Geschichte der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik aufmerksam, die bereits in den ersten Verträgen der Gemeinschaft angelegt war. Von der EVG und EPG ausgehend, skizzierte er über den Haager Gipfel von 1969 bis zum Maastrichter

Vertrag die wesentlichen Wegmarken in Bezug auf die GSVP.

JÖRG HILLMANN (Brüssel) rekurrierte insbesondere auf die Möglichkeiten der GSVP und formulierte die These, alles sei möglich, vorausgesetzt, man habe das Initiativrecht, den nötigen Ideenreichtum und das entsprechende kreative Potenzial zur Umsetzung der Ideen. Nichtsdestotrotz erschwere vor allem das unterschiedliche Vokabular der vielen Akteure einen *comprehensive approach*. Gerade Deutschland habe es in der Vergangenheit versäumt, eine *leading position* einzunehmen. Stattdessen begnüge man sich mit der Rolle des *followers*.

HEINZ SCHULTE (Köln und Hamburg) ging es in erster Linie darum, die Bilder in den Köpfen der Akteure zu verändern. Der Rebstock der GSVP sei verdorrt, und es reiche nicht aus, ihn bloß zurückzuschneiden. Hin und wieder müsse man Pflanzen, die nicht blühen, auf den Komposthaufen der Geschichte verfrachten. Schulte sah demgegenüber im Euro den strategischen Kern der GSVP, von dem aus ein Neuanfang gewagt werden könne. Voraussetzung für diesen Neuanfang sei nicht nur eine Inspektion der GSVP, sondern auch eine Neuformulierung der deutsch-französischen Beziehungen, denn diese seien inzwischen recht blutleer und bedürften ebenfalls der Generalüberholung.

Die Konferenz hat die Bedeutung des Maritimen für die Geschichte, die Gegenwart und die Zukunft Europas im Hinblick auf „Atlantische und globale Perspektiven“ herausgestellt und auf die vielfältigen maritimen Problemkonstellationen im europäischen Kontext hingewiesen. Von den historisch-politisch fundierten Beiträgen der Tagung wird man kaum erwarten dürfen, dass sie das nur marginal ausgeprägte maritime Wissen und Bewusstsein der Öffentlichkeit grundlegend verändern. Doch zumindest untermauern sie die Überzeugung des französischen Romantikers Chateaubriand eindrucksvoll: Chateaubriand glaubte, der Atlantik sei nur noch ein kleiner Fluss, und

der politische Einfluss der Vereinigten Staaten von Amerika werde sich „in Europa fühlbar machen ... Die neue Marine, die ihre Bewegung dem Feuer verdankt, bietet den Meeren Trotz, es gibt keine Strömungen, Monsune oder Gegenwinde mehr.“ Es gibt keine Gegenwinde mehr. Das ist vielleicht auch der Satz, mit dem sich die Diskussion der Berliner Tagung über die Bedeutung des atlantischen Ozeans am besten zusammenfassen lässt.

Konferenzübersicht:

Lutz Feldt (Bonn) / Jürgen Elvert (Köln): Begrüßung und Einführung:

Das Meer als Kontaktraum

Sektionsleiter: Werner Rahn (Berlin)

Carlo Masala (München / Neubiberg): Der Atlantik – Ein „Mare nostrum“ der NATO im Kalten Krieg?

Christian Ostersehlte (Bremen): Die Entwicklung der transatlantischen Handelsschifffahrt nach 1945

Karl-Heinz Breitzmann (Rostock): Seehäfen und ihre Bedeutung im Rahmen der europäischen Wirtschaftspolitik seit 1958

Kurt Bodewig (Hamburg): Die Bedeutung des maritimen Wirtschaftssektors für die europäische Wirtschaft seit der Jahrtausendwende

Das Meer als Kultur- und Kommunikationsraum

Sektionsleiter: Michael Epkenhans (Potsdam)

Eric Grove (Salford): Gab es einen transatlantischen Kommunikationsraum im Kalten Krieg?

Jens Ruppenthal (Köln): „Lessons from the Torrey Canyon“. Der Kalte Krieg und der Atlantik in der westeuropäischen Erinnerungskultur

Maritime Sicherheit

Sektionsleiter: Hans Joachim Stricker (Kiel)

Jörk-Eckart Reschke (Wachtberg): Die maritime Komponente der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik

Christian Stuve (Berlin): Maritime Rüstungs-kooperation in Europa: Gegenwart und Zukunft

Heinz Dieter Jopp (Rellingen): Zur gegenwärtigen und künftigen sicherheitspolitischen Bedeutung maritimer Rüstungs-kooperation in der EU

Abendvortrag

Georg Wilhelm Adamowitsch (Berlin): Europa: Eine Herausforderung für die Sicherheits- und Verteidigungsindustrie

Maritime Ressourcen

Sektionsleiter: Stephan Hobe (Köln)

Dirk Peters (Bremerhaven): Das Meer als völkerrechtliche Herausforderung für Europa seit 1989

Andreas Wagner (Varel): Unerschöpfliche Energie? Energiegewinnung vor den Küsten Europas

Cathy Kietzer (Kiel): Gibt es einen neuen maritimen Tourismus?

Podiumsdiskussion: Möglichkeiten und Grenzen der Gemeinsamen Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik

Moderator: Lutz Feldt (Bonn)

Manfred Woelke (Berlin) / Jörg Hillmann (Brüssel) / Heinz Schulte (Köln / Hamburg) / Jürgen Elvert (Köln)

If there is additional discussion of this review, you may access it through the network, at
<http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/>

Citation: Jürgen Sikora. Review of *Das maritime Europa: Atlantische und globale Perspektiven*. H-Soz-u-Kult, H-Net Reviews. May, 2012.

URL: <https://www.h-net.org/reviews/showrev.php?id=36362>



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial-No
Derivative Works 3.0 United States License.