

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Omid Nouripour, Katja Keul, Dr. Valerie Wilms, Kerstin Müller (Köln), Tom Koenigs, Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Thilo Hoppe, Uwe Kekeritz, Ute Koczy, Agnes Malczak, Claudia Roth (Augsburg), Manuel Sarrazin, Dr. Frithjof Schmidt, Hans-Christian Ströbele und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Pirateriebekämpfung vor Somalia**

Die Piraterie im Indischen Ozean bedroht, meist ausgehend von der Küste Somalias, die humanitäre Versorgung der somalischen Bevölkerung, welche vor allem durch das World Food Program (WFP) der Vereinten Nationen sichergestellt wird. Darüber hinaus bedroht sie die Sicherheit der internationalen Handelsschifffahrt und bedeutet für die als Geiseln genommenen Seeleute und ihre Familien großes menschliches Leid. Rund 500 Personen, darunter Kinder, befinden sich derzeit als Geiseln in der Gewalt der somalischen Piraten.

Trotz mehrerer militärischer Missionen (darunter die EU-geführte Mission NAVFOR Somalia – Atalanta mit deutscher Beteiligung, NATO Ocean Shield und die US Task Force 151) in dem Gebiet ist es bislang nicht gelungen, die Gefahr von Piratenangriffen signifikant einzudämmen. Das Zurückdrängen von Piraten im Golf von Aden ging mit einer erheblichen räumlichen Ausweitung der Angriffe einher: Die Piraten operieren inzwischen in einem deutlich größeren Gebiet, mit Mutterschiffen als Basis und verbesserter Ausrüstung. Gefahren für Leib und Leben der Seeleute und für die wirtschaftlichen Interessen der Reeder bestehen weiterhin. Deshalb setzen auch deutsche Reeder zunehmend private Sicherheitskräfte zum Schutz vor Piratenangriffen ein. Diese Tatsache wirft praktische und grundlegende Fragen über das Verhältnis von staatlicher und privater Sicherheit auf.

Das Politische und Sicherheitspolitische Komitee (PSK) der EU hat am 13. Mai 2011 – als Reaktion auf die sich verschlechterte Lage – einen neuen Operationsplan und neue Einsatzregeln für Atalanta beschlossen. Zu den neuen Maßnahmen gehören der verstärkte Einsatz von individuellen Schutzteams für Schiffe (so genannte Vessel Protection Detachments – VPD), das Vorhalten von Kräften und Fähigkeiten für Geiselbefreiungsoperationen, der Einsatz von Reizstoffen zur Auftragsdurchsetzung und das robustere Vorgehen gegen die Mutterschiffe der Piraten. Die Konsequenzen, die sich daraus u. a. für die deutsche Marine sowie die Situation im Golf von Aden und im Indischen Ozean ergeben, sind an vielen Punkten noch sehr unklar.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Nationen stellen die durch den veränderten Operationsplan (OPLAN) der EU Mission Atalanta notwendigen zusätzlichen Vessel Protection Detachments (VPD), wie viele davon sind deutsche?

2. Welche Auswirkungen auf die Ausrüstung der deutschen VPD ergeben sich durch den neuen OPLAN?
3. Wie viele VPDs hält die Marine derzeit vor?
4. Wie sieht die Ausbildung der VPDs aus, und in welchem Zeitraum ist die Marine in der Lage, zusätzliche VPDs zu bilden?
5. Wie hoch sind die Kosten für den Einsatz eines VPD, und über welchen Zeitraum erstreckt sich ein solcher Einsatz jeweils?
6. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit ein deutsches VPD auf einem Schiff unter fremder Flagge eingesetzt werden kann?
7. a) Welche Unterschiede in der Behandlung und Genehmigung von Anfragen für den Einsatz deutscher VPDs gibt es zwischen dem Einsatz auf Schiffen, die Güter für das Welternährungsprogramm für Somalia bzw. für AMISOM (African Union Mission in Somalia) transportieren, und dem Einsatz auf privaten Handelsschiffen, die im Rahmen der Operation Atalanta um bewaffneten Schutz nachfragen?  
b) Nach welchen Kriterien werden Handelsschiffe durch VPDs geschützt?
8. Inwiefern hält die Bundesregierung es für nötig, eine rechtliche Grundlage für den Einsatz deutscher VPDs auf Handelsschiffen zu schaffen?
9. a) Wie bewertet die Bundesregierung das Angebot des Verbands Deutscher Reeder, Versetzschiffe im Indischen Ozean für den Einsatz von VPDs auf Handelsschiffen zu stellen?  
b) Beträfe ein solcher Einsatz nur Schiffe unter deutscher Flagge?  
c) Wie müsste nach Ansicht der Bundesregierung der Einsatz von Versetzschiffen und VPDs international koordiniert werden, und in welchem Rahmen wäre ein solcher Einsatz umzusetzen?
10. Wie viele Versetzschiffe und wie viele VPDs wären nach Ansicht der Bundesregierung notwendig, um einen ausreichenden Schutz deutscher Schiffe zu gewährleisten?
11. Welche operativen Veränderungen bezüglich Ausrüstung, Ausbildung und zusätzlicher Risiken ergeben sich durch den neuen OPLAN für die an Atalanta beteiligten Soldatinnen und Soldaten, insbesondere im Hinblick auf das so genannte non-compliant boarding (Betreten des Schiffes ohne Zustimmung der Besatzung)?
12. a) Wie viele Kräfte und welche Fähigkeiten hält die Bundeswehr für Geiselnbefreiungsoperationen derzeit im Einsatzgebiet von Atalanta sowie im Heimatland vor?  
b) Welche in diesem Rahmen vorgehaltenen Fähigkeiten kommen zusätzlich im Rahmen des veränderten OPLANs hinzu?
13. a) Zu welchen Ergebnissen ist die gemeinsame Expertengruppe „SpezEinhBund“ des Bundesministeriums der Verteidigung und des Bundesministeriums des Innern zur Zusammenarbeit bei der Geiselnbefreiung gekommen?  
b) Welche Rolle soll die Polizei, welche das Militär bei Geiselnbefreiung spielen?  
c) Welche materiellen und personellen Voraussetzungen für Operationen der Geiselnbefreiung fehlen der Marine, welche Pläne gibt es, diese fehlenden Voraussetzungen zu schließen, und vor welchem Zeithorizont ist dies möglich?  
d) Welche Rolle spielt die Kompetenzaufteilung zwischen Polizei und Militär bei der internationalen Zusammenarbeit in der Geiselnbefreiung?

14. a) Ist die vom Staatssekretär im Auswärtigen Amt, Dr. Wolf-Ruthart Born, verwendete Formulierung „Immobilisieren von Mutterschiffen“ wörtlicher Bestandteil des neuen OPLANs, und welche militärischen Maßnahmen beinhaltet diese Formulierung?
  - b) Welche militärischen Maßnahmen werden hingegen explizit ausgeschlossen?
  - c) Unter welchen Voraussetzungen können Mutterschiffe der Piraten angegriffen werden?
15. a) Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über den Einsatz der durch Luxemburg beauftragten Aufklärungsflugzeuge der Firma CAE-Aviation, und wie bewertet sie den Einsatz dieses Privatunternehmens im Rahmen von Atalanta?
  - b) Welche Aufgaben kommen diesen privaten Aufklärungsflugzeugen zu, und was tragen sie zu Atalanta bei?
  - c) Wie genau ist dieses Privatunternehmen in die Kommandostruktur von Atalanta eingebunden?
  - d) Sieht die Bundesregierung diese Art des Rückgriffs auf Privatunternehmen als eine zukunftssträchtige Möglichkeit Auslandseinsätze durchzuführen?
  - e) Sind der Bundesregierung andere Aufträge bekannt, die ähnlich wie in diesem Fall Privatunternehmen in europäische Missionen einbinden, und wenn ja, welche?
  - f) Wie hat sich die Bundesregierung gegenüber Luxemburg im Hinblick auf die Beauftragung privater Unternehmen als Beitrag zu Atalanta verhalten?
16. Welche Nationen haben in diesem Jahr wie viele Kriegsschiffe durchschnittlich im letzten und in diesem Jahr im Kampf gegen die Piraten vor dem Horn von Afrika und im Indischen Ozean im Einsatz?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit einer weiteren Ausdehnung des Operationsgebietes für Atalanta, und inwiefern hält die Bundesregierung dies auf absehbare Zeit für nötig?
18. Wie ist die Position der Bundesregierung zu Vorschlägen, die unterschiedlichen internationalen Mandate und nationalen Operationen zur Pirateriebekämpfung in einem UN-Mandat zu bündeln und damit eine einheitliche Operationsführung herbeizuführen?
19. a) Wie beurteilt die Bundesregierung gegenwärtig die Koordination der verschiedenen Pirateriebekämpfungsmissionen durch SHADE in Bahrain?
  - b) Welche Länder beteiligen sich an dieser Koordination?
  - c) Welche Länder verweigern sich ihr?
  - d) Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen durch mangelnde Koordination der Kriegsschiffe mehrere Einheiten zum gleichen Einsatzort beordert wurden und andere Schiffe in Not keine Hilfe erhalten konnten (wenn ja bitte genauere Angaben)?
20. Wie bewertet die Bundesregierung die Leitlinien zu privatem bewaffneten Sicherheitspersonal an Bord von Schiffen („Interim Guidance for Shipowners, Ship Operators, and Shipmasters regarding the use of privately contracted armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area“ und „Interim Recommendations for Flag States Regarding the use of privately contracted armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area“), die auf der letzten Sitzung des Maritime Safety Committees der International Maritime Organisation (IMO) beschlossen wurden, und in welcher Weise beabsichtigt sie, die Empfehlungen in ihre Politik einfließen zu lassen?

21. Wie beurteilt die Bundesregierung den Einsatz privater Sicherheitskräfte auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge, und wo liegen die Grenzen eines solchen Einsatzes?
22. Wie geht die Bundesregierung mit Hinweisen auf eine mögliche „Gewaltspirale“ durch den verstärkten Einsatz privater Sicherheitskräfte und einem daraus resultierenden „Aufrüsten“ der Piraten um, das zu vermehrten Gewaltausbrüchen führen könnte, und wie möchte sie dem entgegenwirken?
23. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, auf EU- und/oder UN-Ebene eine Initiative zu ergreifen, um eine multilaterale Regelung über den Einsatz von privaten Sicherheitsunternehmen auf Schiffen herbeizuführen?  
Wenn ja, in welchem Stadium befindet sich diese Initiative?  
Wenn nein, warum nicht?
24. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen bei der Kooperation von privatwirtschaftlichen Unternehmen mit staatlichen Einrichtungen, um gemeinsam die Sicherheit der Seeschifffahrt zu gewährleisten?
25. Welche Vorteile bietet die Empfehlung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, Hans-Joachim Otto, den Suezkanal zu meiden und die Route um Südafrika zu wählen, um sich gegen Piraterie zu schützen, und wie ist die Empfehlung vor dem Hintergrund zu bewerten, dass Piraterieüberfälle inzwischen nicht nur im Golf von Aden und vor Somalia stattfinden, sondern sich über das Gebiet zwischen der arabischen Halbinsel, Madagaskar und Indien erstrecken?
26. a) Inwiefern plant die Bundesregierung die deutschen Reedereien an den Kosten für den Einsatz von VDPs zu beteiligen, und inwieweit hat es diesbezüglich bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und deutschen Reedereien gegeben?  
b) Werden Reedereien, deren Schiffe und Besatzungen unter Beteiligung der Bundesregierung (z. B. durch Verhandlungsführung, ausfliegen etc.) aus der Hand von Piraten befreit werden, bereits jetzt an den Kosten für die Hilfe beteiligt, und wenn nein, warum nicht?
27. a) Ist seit Beginn des Jahres 2010 die Anzahl der von Piraten gekaperten Schiffe und die Summe der erpressten Lösegelder gefallen oder gestiegen?  
b) Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Piraten im vergangenen Jahr 240 Mio. US-Dollar an Lösegeld kassiert haben?
28. Treffen Medienberichte zu, dass in diesem Jahr bis Ende Mai bereits 139 Angriffe von Piraten auf Schiffe registriert wurden, bei denen 362 Geiseln genommen und sieben Seeleute getötet wurden, während es im ganzen letzten Jahr insgesamt 220 Angriffe waren?
29. Sind Schätzungen zutreffend, dass die Kosten, die durch Piraterie vor dem Horn von Afrika und im Indischen Ozean insgesamt entstehen, inzwischen auf 7 bis 12 Mrd. US-Dollar pro Jahr gestiegen sind und dass beispielweise eine einzige Reederei aus Dänemark (Maersk) ihre Kostensteigerung von 100 Mio. US-Dollar im vergangenen Jahr auf 200 Mio. US-Dollar angegeben hat?
30. Inwiefern wird die Bundesregierung Alternativen prüfen und zusammen mit anderen Staaten neue Wege gehen, um die Piraterie vor dem Horn von Afrika zu beenden oder doch deutlich einzuschränken, nachdem es trotz der immer größeren Zahl von Kriegsschiffen und Sicherheitsfirmen und der immensen Kosten nicht gelungen ist, dem Piraterieproblem annähernd Herr zu werden, sondern ganz im Gegenteil die Piratenangriffe sogar dramatisch zugenommen haben?

31. Inwiefern hält es die Bundesregierung für einen erfolgsversprechenderen Weg zur Pirateriebekämpfung, einen Teil der Mittel, die derzeit für militärische Mittel aufgewendet wird, in die Entwicklung der autonomen Region Puntland zu investieren, aus der die meisten Piraten operieren sollen?

Berlin, den 11. Juli 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**





