

„Das 21. Jahrhundert wird das maritime Jahrhundert schlechthin“

Kurz vor seiner Verabschiedung – von 2006 bis 2010 war er Inspekteur der Marine – trifft im April 2010 Carl Rudolph Bromme Gesellschaft aus Leipzig den legendären „Bilderbuchadmiral“. Nach kurzer Zeit wird den Besuchern klar, Vizeadmiral Wolfgang E. Nolting hat Spannendes nicht nur beim Thema „Marine“ zu sagen.

Der Mann strahlt positive Power aus. Keiner der Kerle, die im Alter des goldenen Dienstgrades gleichzeitig gebeugt unter der Last eines... Rettungsringes ihrer Arbeit nachgehen. Liegt es an dem Abzeichen, das seine erste Verwendung bei der Marine in Erinnerung ruft, sichtbar auf seiner Brust? Ein Kampfschwimmer. Bei mir weckt es zwei Assoziationen: 70. Jahre sind noch mit der „Blüte“ des Kalten Krieges gleichzusetzten. Das bedeutet, nicht jeder schaffte damals die Prüfungen, erst recht die Ausbildung. Und nicht jeder wollte wohl unbedingt in eine Einheit, die mehr, als nur übte.

Dann denke ich an einen Navyseal, den ich in Südkorea bei Hyundai Heavy Industries traf; auch er war etwas älter und dennoch behielt er den Schalk in seinen Augen. Diesen, gemischt mit einer gehörigen Prise Humor, sehe ich in den Augen meines Gegenübers. Breit, wie ein Danziger Schrank ist der Wilhelmshavener auch noch. Erst beim Abschied werde ich merken, mein Kaffee blieb unberührt. Dabei einen guten Kaffee... schätz` ich sehr.

Leo Walotek-Scheidegger: Herr Vizeadmiral Nolting, wie fing eigentlich Ihre Marine-Story an? War es die Liebe auf den ersten Blick?

VAdm. Wolfgang E. Nolting: Nein! (Lacht) Nach Abitur arbeitete ich erst einmal bei der Post. Nach all den Zeiten, in denen man dem Lehrer nacheiferte, musste eine gewisse Pause her. Ich wollte nicht direkt unter Fittiche eines Uni-Profis. Ein wenig Geld verdienen und Spaß haben, das musste auch sein. Es waren schließlich die wilden Sechziger. 1966 bin ich dann in die Bundeswehr eingetreten. Das war der Anfang.

Walotek-Scheidegger: Marine in den ersten 25 Jahren dieses Jahrhunderts? Wohin geht die Reise?

Nolting: Der Weg wird in diesem Fall vom Ziel dominiert. Und dieses ist zweifelsohne das 21. Jahrhundert mit seinen Chancen. Ziele sind anders, als vor zehn oder zwanzig Jahren, somit steht die Marine vor neuen Herausforderungen. Es geht nicht mehr darum, Nord- und Ostsee vor dem Warschauer Pakt zu sichern. Heute und in der Zukunft werden wir grundsätzlich vor Stabilisierungsaufgaben gestellt. Die neuen Aufgaben sind alleine an den Rahmenbedingungen sichtbar, innerhalb derer sich die Marine neuorientieren muss. Wir arbeiten heute länger und intensiver. Dies hat unter anderem damit zu tun, dass der Weg in die Einsatzregion hin und zurück berücksichtigt werden muss. Aus rein wirtschaftlichen Gründen halten wir also an einer 6-Monate-Arbeitszeit.

Walotek-Scheidegger: Überall spricht man von Leistung. Lassen sich die

Möglichkeiten, über die Marine heutzutage verfügt, noch mehr optimieren?

Nolting: Sicher. Wir wollen zukünftig zwei Besatzungen pro Schiff haben. Damit lässt sich noch länger und kostensparender in der zugewiesenen Region arbeiten. Nicht anders macht es die zivile Schifffahrt. Auch dort fliegen die Besatzungen die Häfen an, in denen ihr Schiff gerade steht und ein Auftrag wartet. Man fährt nicht jedes Mal in den eigenen Heimathafen zurück, bevor es dann richtig los geht.

Walotek-Scheidegger: Und die Ausrüstung? Wurde bei ihr an Optimierung gedacht?

Nolting: Durchaus. Früher, während des Kalten Krieges baute man Waffensysteme, die eine Lebenserwartung von 30 Jahren hatten. Danach gehörten sie aber auch absolut der Vergangenheit an. Heute wird diese Problematik eher aus einer gewissen Lego-Perspektive wahrgenommen. Während der Rumpf eines Schiffes weiterhin benutzt werden kann, können veraltete Sektionen komplett ausgetauscht werden. Die Marine begriff – und begreift – die neuen Herausforderungen und setzt sie allmählich um. Wir gehen in die richtig erkannte Richtung. Natürlich muss auch gesagt werden, dass diese Metamorphose noch nicht ganz abgeschlossen ist. Aber wir sind selbstbewusst genug, um mehr daraus zu machen, was uns zur Verfügung steht. So wird unser Potential auch erhöht.

Walotek-Scheidegger: In der Öffentlichkeit denkt man heutzutage oft daran, Nord- und Ostsee seien so sicher, dass man hier kaum eine Marine brauche. Ich bin oft genug im Ausland, gerade „an den Ostseeufern“, um merken zu können, wie „sicher“ diese werden, wenn die jeweiligen Marinen in ihrer Fitness nachlassen. Wie sicher ist eigentlich der Ostseeraum?

Nolting: Sicherheit einer Seeregion hängt von vielen Faktoren ab. Wir neigen extrem schnell zu einer Denkweise, die uns eine Gleichung vor die Augen führt: gibt es Frieden, so gibt es keine Bedrohung. Leider stimmt diese nicht ganz. Grundsätzlich werden wir heute mit folgender Problematik konfrontiert: Piraterie, Nutzung der Meeresressourcen, Schmuggel. Piraterie kommt innerhalb der Ostsee eigentlich nicht in Frage. Dennoch zeigt der Fall des „verschwundenen“ Frachters „Arctic Sea“ im Jahre 2009, dass solche Szenarios nicht unrealistisch sind. Bei Piraterie müssen wir jedoch auf unserer Seite immer die Regeln des Rechtsstaates berücksichtigen. Fischereiproblematik fällt in den Aufgabenbereich des Zolls, Schmuggel gehört wiederum dem Zuständigkeitsbereich der Polizei an. Man könnte also sagen: Ostsee, na ja, recht sicher. In der Ostsee könnten aber Terrorfälle ihr Potential durchaus entwickeln. Man denke alleine an die Kreuzschifffahrt. Im Fall einer Entführung mit einer so gewaltigen Anzahl von Passagieren gäbe es eine äußerst ernste Situation. Die Marine ist also im Voraus unverzichtbar, wie unbequem es auch manchen erscheinen mag.

Walotek-Scheidegger: Unsere Flotte schrumpft, dennoch werden die Aufgaben nicht weniger. Gleichzeitig könnte man vom fehlenden Engagement bei den neuen NATO-Mitgliedern sprechen. Polnische Marine – ein offenes Geheimnis – wird in weniger als 10 Jahren kaum noch ihren Aufgaben nachkommen können. Auch die baltischen Staaten sind nicht ganz up to date mit ihrer Ausrüstung.

Nolting: Wir sollten uns dies zumindest als Beispiel vor Augen halten, wie man es nicht machen sollte. Spart man zu lange, wird es am Ende nur noch teurer. Ich hatte viel mit dem beim Flugzeugabsturz bei Smolensk ums Leben gekommenen Admiral Andrzej Korweta zu tun gehabt. Eines der größten Probleme der polnischen Marine

war die hohe Konzentration der Entscheidungsträger in Gdańsk (Danzig), nicht in Warschau. Dies hatte zur Folge, dass die Marine durch fehlende Lobbyarbeit eher in den Hintergrund rückte, zugunsten anderer Teilstreitkräfte. Hinzu kommen sicherlich auch die Folgen der Wirtschaftskrise. Da die Mittel begrenzt sind, wird jede Investition zwei Mal überlegt, bevor man sich für diese entscheidet. Nichtsdestotrotz wird die polnische Marine nachziehen müssen. Ein „Vakuum“ darf in der Ostsee nicht entstehen.

Walotek-Scheidegger: Weltwirtschaft und Weltmeere sind untrennbar verwoben. Werden die Meere noch mehr Einzug in unseren Alltag halten?

Nolting: Das 21. Jahrhundert gehört eindeutig dem blauen Element. Es wird das maritime Jahrhundert schlechthin werden. Wir müssen uns als Gesellschaft – nicht nur innerhalb unserer Teilstreitkraft – damit befassen, dass die Weltmeere immer stärker ins Rampenlicht vorrücken und vorrücken werden. Die heutige Problematik ist keinesfalls nur auf die Piraterie begrenzt. Man denke nur an den Ozean als Ressourcenquelle. Stichworte Eiweiß und Energie; die ökologischen Aspekte unseres Umgangs mit dem blauen Element, rechtliche Streitigkeiten. Und selbstverständlich auch der Geltungsdrang neuer wirtschaftlich-politischer Mächte. China, obwohl nicht an die arktischen Gewässer grenzend, fordert ihren Anteil an dieser Weltregion. Peking macht es natürlich nicht des Eises und der Eisbären wegen. Es geht um Erdöl und Gas. Während wir uns Gedanken über Chimerica machen (engere Zusammenarbeit zwischen Amerika und China; Anmerkung LWS) und uns damit beruhigen, dass westliche, demokratische Prinzipien den Kolos durchdringen und berechenbarer machen werden, spricht man in Südostasien über Chindia. Wir werden mit einer Vielfalt an maritimen Aufgaben konfrontiert werden. Schon heute wird sichtbar, wie schwer es ist für die zivile Schifffahrt, faire – auch den Weltmeeren gegenüber - Spielregeln durch zu setzen. Piratenfischerei, Walfang, Müllentsorgung im Meer werden nur minimal gehindert, aber nicht wirklich im Zaun gehalten. Bald werden Pipelines am Meeresboden verschiedene Wirtschaftszonen durchkreuzen. Man wird auch mit dem Manganknollenabbau anfangen. 120 Milliarden Tonnen betragen die Vorräte an diesen wertvollen Metallen in der Tiefsee. Nickel, Mangan, Kobalt: es geht um wichtige Rohstoffe für die Industrie. Man sollte nicht blauäugig davon ausgehen, dass jeder seine eigenen Claims absteckt, danach diese friedlich und umweltfreundlich abbaut. All diese „Knotenpunkte“ werden auch terroranfällig. Wenn wir heute über Zukunftskonflikte im Hinblick auf fehlendes Trinkwasser sprechen und Anzeichen solcher schon heute im Nahen Osten sehen, dürfen wir nicht annehmen, dass es inmitten menschenleerer Meeresregionen anders verlaufen wird. Leider befinden wir uns in einer Situation, in der die Politik sehr ereignisorientiert reagiert. Erst, wenn etwas real stattfindet, macht sie sich Gedanken über die Gegenmaßnahmen. Um das 21. Jahrhundert im maritimen Sinne des Wortes zu meistern, müssen wir jedoch Langzeitstrategien entwickeln und diese auch noch konsequent realisieren.

Walotek-Scheidegger: Die Marine sattelt gerade bei Ubooten um. Die 206-Klasse wird langsam Geschichte, bald agieren nur noch die neuen Boote der 212A-Klasse. Es ranken sich schon fast Legenden um ihre Möglichkeiten. Sind sie, wie man munkelt, genauso autark, wie die Atom-Uboote unserer NATO-Partner und der Russen? Wo werden sie eingesetzt?

Nolting: Die Möglichkeiten und Aufgaben der neuen Klasse sind sicherlich anders, als die der Atomboote, alleine der Bewaffnung wegen. Aber nicht nur. Während die atomgetriebenen Uboote grundsätzlich als Träger für interkontinentale Raketen fungieren, steht die 212A-Klasse vor einer breiten Fläche an Aufgaben. Für die Autarkie eines Ubootes ist es sicherlich gut einerseits an der traditionellen Torpedowaffe zu halten, andererseits auch andere Systeme mitzuführen. Es geht hier um das sogenannte Joint-Fire-Prinzip; Raketensysteme, die unabhängig voneinander mehrere Ziele anvisieren können, unter Wasser, auf der Wasseroberfläche, an Land und in der Luft. Vor allem aber versprechen wir uns von der neuen Klasse ihre Fähigkeit zur beinahe perfekten Aufklärung auszunutzen. Sie wird auch den Kampfschwimmern neue Möglichkeiten als Operationsbasis anbieten. Denn, heutzutage sind wir in einer Lage, in der kleinere Einheiten stärker gefragt sind, als „reguläre“ Armee.

Walotek-Scheidegger: Aufklärung wird oft mit kriegerischen Handlungen assoziiert. Die Marine aber setzt mit ihren Aufgaben Sicherheitsstandards für zivile Schifffahrt durch. Für ein Land, das die weltweitgrößte Containerflotte besitzt, ist es sicherlich nicht ohne Bedeutung?

Nolting: Genau. Im Wesentlichen geht es um Seeraumüberwachung. Die neue Klasse wird schon bald solche Aufgaben übernehmen. Erfassung und Dokumentation des zivilen Seeverkehrs und der daran teilnehmenden Handelsschiffe ist eine Aufklärungsarbeit. Die erfassten Daten dienen später als Grundlage für präventive Maßnahmen gegen terroristische Aktivitäten und werden auch für andere Marineeinsätze, z.B. im Mittelmeerraum, beim UNIFIL-Einsatz der Deutschen Marine vor dem Libanon, genutzt. Bei der Aufklärung geht es nicht um Überwachung der ganzen Container- und Tankerflotten, sondern um Waffen-, Menschen- und Drogenschmuggel in bestimmten Gebieten.

Walotek-Scheidegger: Eines der Begriffe, die einem überall begegnen, ist die Demografie. Hat sie Auswirkungen auch auf die Marine?

Nolting: Durchaus. Marine besteht zuallererst aus Menschen, erst danach kommt die Ausrüstung. Menschen werden einfach immer gebraucht. Mehr Bedenken habe ich aber dabei, was wir unserem Nachwuchs anbieten. So, wie sich neue Ideen in der Bildung und Wirtschaft durchsetzen, sollten sie auch Einzug in die Marine halten. Warum halten wir immer noch an den 12 Jahren für Offiziere fest, es könnten ohne weiteres 20 daraus werden. Wir sollten auch intensiver in die Zukunft von Marineangehörigen investieren. Wenn wir heute mit der Wirtschaft um den Nachwuchs konkurrieren, und diese uns zumindest finanziell überlegen ist, sollten wir uns damit befassen, Weiterbildung als Teil des Dienstes wahrzunehmen. Niemand sollte nach seinem Ausscheiden aus der Marine das Gefühl haben, etwas verpasst zu haben.

Walotek-Scheidegger: Was würden Sie, als Ihren größten Erfolg „für die Marine“ bezeichnen?

Nolting: Jeder Abschnitt meiner Laufbahn hat ihren eigenen Erfolg gehabt. Dabei lag es nicht nur an mir. Man muss sowohl richtige Vor- wie Untergesetzte haben und diesen bin ich, Gott sei Dank, begegnet. Es lag mir auch stets an pragmatischem Management und einer gewissen Flexibilität, innerhalb deren wir die Marine umformen und auf die zukünftigen Aufgaben vorbereiten konnten. Kontinuität spielte

hier eine enorme Rolle. Es gibt zwar immer wieder im Leben eines Inspektors der Marine Ereignisse, wie die Indienstnahme eines neuen Schiffes, die eine überragende Rolle spielen. Diese ist jedoch eher „momentan“ einzustufen. Viel wichtiger ist es, dass ein Inspekteur immer daran denkt, die Marine muss es auch nach seiner Zeit geben und sie sollte auch handlungsfähig bleiben. Mit meinem Staab und den Menschen, die mich in meiner Arbeit unterstützten, aber auch forderten, gelang es mir stets sehr gut, diese Komponente am Leben zu erhalten. Erfolg war in diesem Sinne die Möglichkeit innerhalb eines solchen Teams zu agieren.

Walotek-Scheidegger: Was wünschen Sie sich persönlich als der ausscheidende Inspekteur der Marine für die Zukunft Ihrer Teilstreitkraft?

Nolting: Sicherlich, dass sie handlungsfähig bleibt und den auf sie zukommenden Veränderungen und Aufgaben geschmeidig gegenüber steht. Ich bin zuversichtlich, dass die Marine mit dem menschlichen Kapital, das ihr zur Verfügung steht dies auch zu tun imstande ist. Ohne eine gewisse „Flucht in die Öffentlichkeit“ sollte sie weiterhin daran arbeiten, mehr Anerkennung in der Gesellschaft zu finden. Denn nur damit bleibt sie modern, fähig und einsatzbereit.

Walotek-Scheidegger: Herr Vizeadmiral, wir bedanken uns für das Gespräch.