



Metis

Studie

Maritimes strategisches Denken: Das Beispiel GIUK

Nr. 17 | Juni 2020

Metis Studien geben die Meinung der Autor*innen wieder. Sie stellen nicht den Standpunkt der Bundeswehr, des Bundesministeriums der Verteidigung oder der Universität der Bundeswehr München dar. Metis Studien richten sich an die politische Praxis. Sie werten Fachliteratur, Reports, Presstexte sowie Hintergrundgespräche mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Ministerien und Denkfabriken aus. Auf Referenzen wird verzichtet. Rückfragen zu Quellen können per Email an die Autor*innen gerichtet werden.

Institut für
Strategie & Vorausschau

Zusammenfassung

Nach jahrelanger Vernachlässigung erfährt die sogenannte GIUK-Lücke inzwischen die sicherheitspolitische Aufmerksamkeit, die ihr gebührt. Zwar wird sich ihre Bedeutung mit Blick auf die Arktis zukünftig noch verändern, aber der

Abschnitt im Nordatlantik bleibt eine strategisch wichtige Kommunikations- und Transportlinie für die USA und Europa. Die Studie zeigt mit Blick auf die NATO vorausschauend strategische Handlungsoptionen auf.

Die „GIUK-Lücke“

Der Nordatlantik ist sowohl im transatlantischen als auch im globalen Maßstab ein wichtiges Transitgebiet für den Seeverkehr. Auch als Hauptversorgungsweg für die NATO und die EU im Konflikt- oder Krisenfall ist er von hervorhebener strategischer Bedeutung. Diese wird dadurch verstärkt, dass im Nordatlantik wichtige – und anfällige – Unterseekabel verlegt sind.

Mit GIUK (Abkürzung aus dem Englischen für Greenland-Iceland-United Kingdom) wird ein Seegebiet bezeichnet, das auf einer gedachten Linie von Grönland über Island nach Großbritannien reicht. GIUK bildet somit den Verbindungskorridor zwischen dem Nordatlantik und dem Europäischen Nordmeer sowie dem daran anschließenden Arktischen Ozean. Neben diesem umfasst die arktische Region insgesamt auch Landgebiete der USA (Alaska), Kanadas, Dänemarks (Grönland), Islands, Norwegens, Russlands, Schwedens und Finnlands.

Während des Ost-West-Konflikts lag in den GIUK-Engen der Schlüssel zur maritimen Verteidigung Europas. Durch diese Lücke hätten die sowjetischen Seestreitkräfte hindurchstoßen müssen, um den Atlantik zu erreichen und auf diese Weise die USA am Überqueren des Meers und am Beistand für die europäischen Verbündeten zu hindern. Es war zudem das Gebiet, das die auf U-Booten stationierten Nuklearstreitkräfte der Sowjetunion passieren mussten, um Operationen durchzuführen. Dementsprechend stationierte die NATO maritime Einheiten in der Region, um die UdSSR abzuschrecken und die transatlantischen *Sea Lines of Communications* (SLOCs) zu schützen. Dies geschah durch die Errichtung

von defensiven Verteidigungslinien, die unter anderem die permanente Stationierung von Kräften mit Fähigkeiten zur U-Boot-Jagd beinhalteten.

Nach dem Ende des Ost-West-Konflikts verschwand die GIUK-Lücke aus dem maritimen Bewusstsein der NATO und wurde zum „vergessenen Gewässer“. Die US-Streitkräfte verließen Island 2006, und das Vereinigte Königreich zog im Zuge von Einsparungen im Verteidigungshaushalt seine Flotte von Seepatrouillenflugzeugen 2010 zurück. Die Niederlande hatten diese Patrouillen bereits 2003 eingestellt. U-Boot-Kriegsführung und der Nordatlantik verloren im NATO-Rahmen zusehends an Bedeutung. In den Vordergrund rückten für das Bündnis Friedenserhaltung sowie Aufstands- und Piratenbekämpfung. Einsatzgebiete verlagerten sich nach Bosnien sowie nach Afghanistan und das Horn von Afrika.

The Gap is back

Mit dem Wiederaufstieg Russlands zur ernstzunehmenden militärischen Macht hat sich die Bedeutung der *GIUK-Gap* für die NATO erneut verändert. Insbesondere im maritimen Bereich hat die Russische Föderation seit einigen Jahren erneut die Qualitäten eines *Peer Competitors* erreicht.

Mit ihrer Strategie für die Arktis aus dem Jahr 2013 initiierte die Russische Föderation umfassende Maßnahmen und schuf neue Strukturen, unter anderem den Aufbau und die Inbetriebnahme maritimer Militärbasen und Flugplätze. Russland bekundet auch schon seit geraumer Zeit strategisches Interesse am Hohem Norden als Aufmarschgebiet seiner strategischen U-Boot-Flotte. Mit der neuen



Abb. 1 GIUK-Lücke

russischen Arktisstrategie von 2020 und der bereits im April 2019 erfolgten Schaffung eines fünften Militärbezirks im Norden (VSK Nord) wurde die Bedeutung der Arktis und des Hohen Nordens zusätzlich hervorgehoben. Die Nordflotte der russischen Föderation, im VSK Nord (im Hafen von Murmansk), besitzt von allen russischen Flotten den weitaus größten Teil an großen Kampfschiffen, den einzigen Flugzeugträger sowie strategische Atom-U-Boote.

Die russische Nordflanke ist mit Luftverteidigungssystemen sowie *Anti-Access/Area Denial* (A2/AD) Kapazitäten im arktischen Teil Russlands auf Inseln (z.B. Kola) geschützt. Ferner operiert Russland immer wieder mit strategischen Bombern, Kampffjets und Aufklärungsflugzeugen entlang der norwegischen Küste und der Ostsee. Aller Wahrscheinlichkeit nach wäre Russland aktuell in der Lage, im Krisenfall die See- und Luftverbindungen zwischen Nordamerika und Europa zumindest teilweise erheblich zu stören.

Sowohl für die Russische Föderation als auch die NATO-Staaten ist die Bedeutung der GIUK-Lücke nicht die gleiche wie im Kalten Krieg – nicht zuletzt aufgrund neuer Entwicklungen in der russischen Waffentechnologie sowie in der Ausrüstung der russischen Marine.

Russische Langstreckenwaffensysteme, die von U-Booten aus abgefeuert werden können, erlauben es der Russischen Föderation, im Konfliktfall einen entscheidenden Einfluss auf das militärische Kräfteverhältnis zu erlangen, ohne die GIUK-Lücke notwendigerweise passieren zu müssen. Aus einer sicheren Position von der Barentssee oder dem Nordmeer aus könnten nunmehr Ziele in Nord- und Mitteleuropa (z.B. Bremerhaven) angegriffen werden. Auch die Verlegefähigkeit der NATO von den USA nach Europa könnten empfindlich gestört werden.

Während der GIUK-Lücke in einem engeren militärischen Sinne also eine weniger gewichtige Rolle zukommt, wird ihre geostrategische Bedeutung mit Blick auf den Klimawandel und das Schmelzen des arktischen Eises



wachsen.¹ Zukünftig wird ein Großteil des maritimen Handels von Asien nach Europa diese Region passieren.

Bisher konzentrierten sich die strategischen Analysen auf das transatlantische Paradigma in der GIUK-Region. Der Schwerpunkt lag dabei auf den SLOCs und den von Ost nach West verlaufenden Breitengraden zwischen Nordamerika und Europa. Mit der Öffnung der Arktis verlagert sich der Schwerpunkt zukünftig jedoch auf das transpolare Paradigma und die Längslinien, die zwischen dem Nordpazifik und dem Nordatlantik verlaufen. Bislang ungeklärte Demarkationen der Seegrenzen, exklusive ökonomische Zonen und konkurrierende Gebietsansprüche im Hohen Norden bergen Zündstoff für zukünftige Konflikte. Mit seiner dominierenden und vorteilhaften geographischen Position in der Arktis ist Russland in der Lage, die Regeln zu gestalten. Auch China ist an einer einflussreichen Rolle in der Arktis interessiert.

NATO, Deutschland und GIUK-N

Die neue Bedeutung von GIUK und dem anschließenden Europäischen Nordmeer (GIUK-N) ist von einigen NATO-Staaten erkannt worden. So kehrten die Vereinigten Staaten inzwischen wieder in die Region zurück und veranschlagten einen Teil der Europäischen Rückversicherungsinitiative für die Modernisierung der Einrichtungen im isländischen Keflavík. Großbritannien hat kürzlich seine Flotte von Seepatrouillenflugzeugen wiederaufgebaut und neun Poseidon Seeaufklärungsflugzeuge gekauft, die im Nordatlantik und in der Arktis zukünftig patrouillieren sollen. Es ist zudem seitens der Royal Air Force geplant, dass das in Lossiemouth in Moray stationierte Geschwader bis 2024 umfassend einsatzfähig sein soll. Auch Norwegen erwägt aktuell Optionen hinsichtlich der Zukunft seiner Seepatrouillenflugzeuge und strebt darüber hinaus den Kauf einer neuen Klasse von U-Booten an. Erst vor kurzem hat Norwegen auch sein Signalaufklärungsschiff mit neuen US-Sensoren aufgerüstet, das in erster Linie für Einsätze in den weiten Meeresgebieten des Hohen Nordens bestimmt ist.

Deutschland, traditionell kein zentraler Akteur in Sachen GIUK, hat die neuerliche Bedeutung eines Teils der nördlichen Flanke des Bündnisgebiets registriert. Als führende Handelsmacht ist es im Interesse Deutschlands, die Freiheit der Seewege, den ungehinderten Warenverkehr und den Zugang zu Rohstoffen und Absatzmärkten zu ermöglichen. Auch Deutschlands wirtschaftliche Interessen sind demzufolge von der Entwicklung rund um GIUK-N berührt, da diese Route für deutsche Häfen an Relevanz gewinnen wird.

Anlässlich des deutschen Vorsitzes in der Northern Group² 2019 wurde das Thema GIUK-N auf die Agenda gesetzt. Ziel war es, die Bedeutung dieses Seegebiets für die Verteidigung der NATO zu betonen und das maritime Bewusstsein bei den Teilnehmerstaaten der Northern Group zu stärken.

Handlungsoptionen

Nimmt man die zwar veränderte aber doch bedeutsam gebliebene Rolle der GIUK-N-Region für die transatlantische Sicherheit in den Blick, dann gibt es eine Reihe von Handlungsoptionen, die der NATO und ihren Mitgliedsstaaten helfen könnten, gleichsam „die Lücke zu schließen“. Dazu gehören:

- Die Alliance Maritime Strategy der NATO zu überarbeiten und sie mit Blick auf die neuerliche Bedeutung von GIUK-N zu erweitern.
- Erneut permanente Präsenz in der Region zu zeigen. Gelegentliche Patrouillen zur „Freiheit der Navigation“ schrecken weder mögliche russische Aggression ab noch signalisieren sie verbündeten Staaten die zum Befahren der Gewässer notwendige Sicherheit.
- Eine verstärkte Kooperation zwischen JFC Norfolk und MARCOM NATO mit Blick auf den Nordatlantik, den Hohen Norden sowie die Arktis zu etablieren.
- Optionen für *Maritime Surveillance* entschlossener zu sondieren.
- Amphibische Landungskräfte sowohl auf Ebene einer Brigade als auch auf der Divisionsebene zu stärken.
- Eine dritte NATO Standing Naval Group (aus am Hohen Norden besonders interessierten NATO-Mitgliedsstaaten) für die Region aufzubauen.

Die Northern Group könnte dazu dienen, diese Vorschläge gemeinsam in die zuständigen NATO-Gremien einzubringen, was ihnen zusätzliches Gewicht verleihen würde. Im Rahmen der Northern Group könnten ebenfalls Initiativen, die die notwendigen Allianzinitiativen ergänzen und nicht duplizieren, ergriffen werden. Dazu gehören:

² Die Northern Group (NG) ist ein informelles, nicht-institutionalisiertes Forum zur Konsultation und pragmatischen Zusammenarbeit in Fragen der Sicherheits- und Verteidigungspolitik unter den Nord- und Ostseeanrainerstaaten. Sie wurde auf Initiative Großbritanniens im Jahr 2010 gegründet. Mitglieder sind die Staaten der Nordic Defence Cooperation (NORDEF) Dänemark, Norwegen, Finnland, Schweden, Island sowie Großbritannien, die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen, Polen, die Niederlande und Deutschland. Die Northern Group soll ein Konsultations- und Kooperationsformat bieten, das a) eine klare regionale Perspektive aufweist und b) es NATO und Nicht-NATO-Staaten ermöglicht zusammen zu arbeiten.

¹ Siehe „Die Auswirkungen des Klimawandels auf die Arktis“, Metis Studie Nr. 2 (März 2018).



Abb. 2 NATO-Treffen der Außen- und Verteidigungsminister in Brüssel, 2010.

- Erarbeitung einer gemeinsamen Lagebeurteilung mit Blick auf GIUK-N, inklusive Analyse und Einschätzung russischer und eigener maritimer Fähigkeiten.
- Gemeinsame Identifikation maritimer Defizite mit Blick auf die Aufgaben, die es im GIUK-N-Raum zu erfüllen gilt.
- Einrichtung einer gemeinsamen maritimen Beobachtungsstelle für GIUK-N.
- Intensivierung der maritimen Kooperation unter den Mitgliedern der Northern Group.
- Gründung eines Center of Excellence (CoE), um Ausbildung, Forschung und Training für Mitgliedsstaaten der Northern Group mit Blick auf die Herausforderungen durch die russische Marine im Hohen Norden, im Nordatlantik sowie in der Arktis zu koordinieren (Alternativ dazu: Verstärkung des CoE for Operations in Confined and Shallow Waters in Kiel).

Mit Blick auf die Bedrohung nord- und mitteleuropäischer Einrichtungen durch russische Langstreckensysteme, gilt es darüber nachzudenken, inwieweit diese die Entwicklung einer neuen Generation von U-Boot-Jagd-Fähigkeiten erfordert. Zu solchen potenziellen Systemen gehören vor allem große unbemannte Unterwasserfahrzeuge (UUVs) mit einer langen Einsatzzeit zur Detektion von U-Booten. Darüber hinaus werden die Marinen eine neue Familie von Einweg-U-Boot-Jagd-Nutzlasten mit akustischen Sensoren benötigen. Ein wichtiges Element dabei wären kleine Einweg-UUVs und unbemannte Überwasserschiffe, die von Schiffen, Flugzeugen, U-Booten oder großen UUVs schnell in ein Gebiet verbracht und eingesetzt werden können, um eine anhaltende U-Boot-Jagd-Abdeckung für einen längeren Zeitraum zu bieten. 🍷

IMPRESSUM**Herausgeber**

Metis Institut
für Strategie und Vorausschau
Universität der Bundeswehr
München
metis.unibw.de

Autor

Prof. Dr. Carlo Masala
metis@unibw.de

Creative Director

Christoph Ph. Nick, M. A.
c-studios.net

Bildnachweis

Titel: imago images/ITAR-TASS
S. 6: DOD Photo von U. S. Air Force
Master Sgt. Jerry Morrison auf
wikimedia

ISSN-2627-0587

Dieses Werk ist unter einer Creative Commons Lizenz
vom Typ Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine
Bearbeitungen 4.0 International zugänglich.

