

ist unsere Aufgabe, den Bürgern klarzumachen, welche Zumutungen sich dahinter verbergen und wo die Unterschiede liegen zu Mindestlohn, Bürgerversicherung und Solidarrente. Die Wahl ist zwischen Original und Fälschung.

**SPIEGEL:** Wir lernen jetzt, dass Streit in den Spitzengremien der SPD, auch wenn er von der Öffentlichkeit wahrgenommen wird, in Wahrheit keine Rolle spielt?

**Kraft:** Natürlich streiten wir, aber über Inhalte. Das haben wir bei der Erstellung des Regierungsprogramms getan, solche Rängeleien gehören dazu. Und genau deshalb haben wir jetzt ein gutes Programm. Aber nun beginnt die heiße Phase des Wahlkampfes, und da kann nur eines gelten: Der Spitzenkandidat hat das Sagen! Punkt. Ohne Wenn und Aber. Und wenn ihm irgendwo ein Lapsus passiert, dann ist das eben so. Wir alle machen Fehler, mein Gott, wir sind Menschen, keine Maschinen, die Politik roboterhaft abspulen.

**SPIEGEL:** Welche Wählergruppen muss die SPD für den erhofften Stimmungswechsel besonders ansprechen?

**Kraft:** Wir müssen die Wähler mobilisieren, die uns schon mal gewählt haben und zuletzt zu Hause geblieben sind. Und mit Peer Steinbrück können wir auch in der Mitte punkten. Der Mindestlohn zum Beispiel ist heute auch für kleine Firmen und Handwerksbetriebe ein Thema: weil sie mit Unternehmen in einem ruinösen Wettbewerb stehen, die unterhalb von Mindestlöhnen Arbeitskräfte beschäftigen. Die Leute sehen auch ein, dass Investitionen in die Bildung, in Kommunen und in die Infrastruktur notwendig sind – und dass man dazu Steuern für wenige erhöhen muss. Und dass die Energiewende miserabel gemanagt wird, sagen sogar Spitzenleute der Wirtschaft ganz offen. Das alles hilft uns. Je vier Prozentpunkte rauf und runter, dann sieht die Welt anders aus. Dann verändert sich die Berichterstattung, und wir kriegen das, was man neudeutsch Swing nennt.

**SPIEGEL:** Dennoch kann es sein, dass Ihnen der Wähler am 22. September eine Große Koalition aufzwingt, die sich nach den Erfahrungen von 2005 kaum ein Sozialdemokrat wünscht. Wenn Sie eine Koalition mit den Linken ausschließen, müssten Sie dem Wähler nicht auch klar sagen, dass Sie den Pakt mit der Union ablehnen?

**Kraft:** Ich halte nichts von Ausschließertis. Und ich bin gegen diese virtuellen Koalitionsdebatten, was wäre, wenn. Wir wollen Rot-Grün, sonst nichts. Die Große Koalition will keiner. Und wenn am Wahlabend die Prozentzahlen feststehen, muss man sehen, was nicht allein rechnerisch, sondern vor allem inhaltlich möglich ist. Bis dahin werden Sie von mir kein Wort mehr über Koalitionen hören.

INTERVIEW: BARBARA SCHMID,  
ALFRED WEINZIERL



Bundeswehreinsetzung gegen Piraten im Golf von Aden 2009

PIRATERIE

## Lauern vor Lagos

Die Westküste Afrikas hat sich zur Hochburg für Piraten entwickelt, die Schäden für deutsche Reeder sind immens. Doch die Bundesregierung zögert, neue Auslandsmissionen zu starten.

**K**urz bevor die Männer zuschlagen, kreuzt die „Hansa Marburg“ scheinbar friedlich in den Weiten des Atlantischen Ozeans. Es ist der 22. April dieses Jahres, die Koordinaten des deutschen Containerschiffes der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg zeigen eine Position rund 130 Seemeilen südwestlich des Hafens von Malabo im zentralafrikanischen Staat Äquatorialguinea; die Küste ist weit weg.

Eigentlich ist die Entfernung zu den Stränden zu groß für einen Angriff mit kleinen Schnellbooten, doch in dieser Nacht kommt es anders. Binnen Minuten entern die Piraten den unter liberianischer Fahne fahrenden Frachter. Sie nehmen vier Geiseln und verschwinden in der Dunkelheit.

Nach quälenden Wochen kann die Hamburger Reederei erst am 24. Mai ver-

künden, dass die vier Schiffsleute freigelassen und wohlauf sind.

Im Kleinkrieg zwischen der internationalen Frachtschiffahrt und afrikanischen Piraten verschieben sich die Fronten. Längst hat der Golf von Guinea im Westen des Kontinents das Horn von Afrika im Osten als Brennpunkt der Piraterie abgelöst (siehe Karte). Während die Bundeswehr im Rahmen der Anti-Piraterie-Mission „Atalanta“ vor der Küste Somalias beachtliche Erfolge feiert, sind die Freibeuter nun vor allem vor der Küste Nigerias aktiv. Allein im ersten Halbjahr kam es in der Region zu 30 Pirateriefällen. Der Höchstwert des Vorjahres wird wohl wieder überschritten. Die Bundesregierung steht nun vor einer schwierigen Entscheidung: Soll sie auch vor der Westküste des Kontinents eingreifen? Möglicherweise sogar militärisch?

Nach dem Überfall auf die „Hansa Marburg“ sind mittlerweile bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr auf einem deutschen Schiff Geiseln genommen worden. Noch im April erwischte es auch die „City of Xiamen“ der Emdener Reederei Lauterjung vor der Küste Nigerias. Fünf Crew-Mitglieder bangten tagelang um ihr Leben.

Deutschland ist mittlerweile an die Spitze einer traurigen Statistik aufgerückt. Es ist nach Singapur das Land, das die meisten Überfälle auf Frachtschiffe zu verkrachten hat, neun waren es im ersten Quartal dieses Jahres weltweit.

Die wirtschaftlichen Schäden sind immens: In der Hochphase der Überfälle vor Somalia 2011 schätzte der Verband Deutscher Reeder die jährlichen Kosten, die durch Lösegelder, Schutzausrüstungen, Versicherungen oder gefährliche Umwege entstanden sind, auf 5,3 Milliarden Euro.

Nun fürchtet man, dass am Golf von Guinea die nächste Katastrophe für den ohnehin angeschlagenen Geschäftszeitung droht. Und auch die Bundesregierung ist alarmiert. „Wir beobachten sehr genau, wie sich die Lage im Golf von Guinea gestaltet“, sagt der liberale Bundesentwicklungsminister Dirk Niebel.

„Organisierte Kriminalität ist immer auch ein Hindernis für Entwicklung und legale Geschäfte.“

Die Bundespolizei kommt in ihrem ersten Quartalsbericht 2013 ebenfalls zu eindeutigen Ergebnissen für die neue Krisenregion. Mit elf Überfällen auf Schiffe verschiedener Nationen war Nigeria einsamer Spitzenreiter in Afrika. Wenn in der kommenden Woche der neue Bericht vorgestellt wird, ist kaum damit zu rechnen, dass sich die Lage gebessert hat. Die jüngsten Überfälle auf die „Hansa Marburg“ und die „City of Xiamen“ tauchen erst dann in der Statistik auf.

Eine Ursache des neuen Problems ist der wirtschaftliche Aufschwung einst bettelarmer Staaten wie Togo, Ghana oder Nigeria. Je mehr Waren am Hafen der Millionenstadt Lagos umgeschlagen werden, desto mehr Piraten finden sich mit ihren Schnellbooten vor der Küste ein.

Vieles deutet darauf hin, dass sich das Problem noch verschärfen wird. Bereits jetzt stammen 13 Prozent der europäischen Ölimporte aus der Region. Die Zahl der Gasimporte in die Europäische Union soll sich bis 2025 verdreifachen. Der Golf von Guinea ist zur Transitregion für den Rohstoffhandel eines ganzen Kontinents geworden.

Die steigende Bedeutung des Öls hat unter den Piraten ein bemerkenswertes

Spezialistentum gefördert. So gibt es mittlerweile Banden, die sich ganz auf die Entführung von Tankern konzentriert haben, wie die Bundespolizei festgestellt hat. „Im Rahmen von mehrtägigen Entführungen wird die Ladung, bzw. Teile davon, auf andere Fahrzeuge umgepumpt“, so die Beamten in ihrem aktuellen Pirateriebericht. Die Überfälle eint die „hohe Gewaltbereitschaft seitens der Täter“.

Die Vorfälle verlaufen oft nach ähnlichem Muster. Die Piraten nähern sich mit Schnellbooten, wie im Fall der „Hansa Marburg“. Das gekaperte Schiff wird dann an vorher vereinbarte Treffpunkte gebracht, wo der Treibstoff umgeladen

In Referaten von Außen-, Verteidigungs- und Entwicklungsministerium will man sich mit der Zurückhaltung indes nicht abfinden. Seit Monaten arbeiten Experten an Konzepten, wie dem Problem begegnet werden kann.

Auch die Universität der Bundeswehr in München hat sich des neuen Krisenherds angenommen. Die Wissenschaftler kommen in einer Studie zu eindeutigen Ergebnissen: Wenn man weiter abwarte, drohe ein Anstieg von Kriminalität, Terrorismus und ethnischen Konflikten. „Westafrika steht an einem Scheidepunkt“, sagt der Autor, Professor Carlo Masala. „Wenn die Bundesregierung ein Interesse daran hat, dass nicht in einer

ganzen Region Anarchie ausbricht, muss sie den betroffenen Staaten helfen.“ Masala empfiehlt unter anderem Aufbauhilfe für Küstenwachen und den Aufbau einer maritimen „Task-Force inklusive Überseeinheiten aus USA und EU“.

Doch obwohl die Vorschläge unter Experten positiv aufgenommen wurden, spielen die politischen Leitungen der betroffenen Ministerien weiter auf Zeit. Eine Entscheidung dürfte erst im Dezember fallen, wenn der Europäische Rat sich mit der „Gemeinsamen

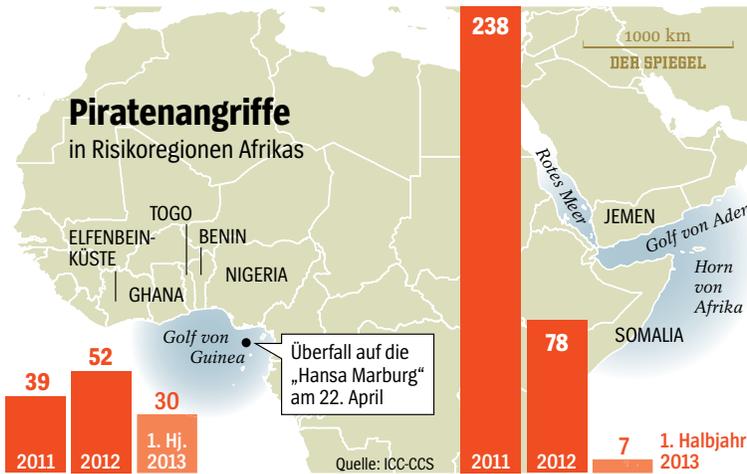
Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik“ befasst.

Dann könnte Deutschland sich doch noch zu einer Unterstützung durchringen – wenigstens im Verbund mit anderen Staaten. „Das Beispiel des Horns von Afrika zeigt, wie die internationale Gemeinschaft mit einem integrierten politischen Ansatz erfolgreich gegen Piraterie vorgehen kann“, sagt ein Sprecher des Auswärtigen Amtes. Selbst die Kanzlerin kann sich vorstellen, dass die Bundesregierung sich an europäischen Hilfen mit Beratern beteiligt.

In den Reedereien hat man allerdings keine Zeit mehr, lange auf ein Handeln der Regierungen zu warten. Täglich laufen Schiffe weiter unsichere Häfen an. Den Besatzungen bleibt oft nur die vage Hoffnung, dass alles geht.

Bei der dänischen Reederei Maersk hat man sich nun einen neuen Kniff überlegt, wie die Gefahr von Überfällen minimiert werden kann. Wenn einer der Risikohäfen in Westafrika angelaufen wird, hält man sich den Behörden gegenüber so lange wie möglich bedeckt.

Erst im letzten Moment kündigt der Kapitän über Funk an, wenn er im Hafen vor Anker gehen will. Nur so könne man verhindern, dass sich ungebetene Gäste dem eigenen Schiff näherten.



wird. Von dort aus geht es an Land, und ein blühender Handel mit den frisch gestohlenen Waren beginnt. Allein die USA verlor auf diesem Weg vor Nigeria ein Fünftel ihres von dort importierten Öls, heißt es in Regierungskreisen. Auch Deutschlands Wirtschaft riskiert mit jeder Ladung Verluste.

Dennoch hat man im Berliner Kanzleramt kaum Interesse an einem neuerlichen internationalen Kriseneinsatz, in den vielleicht sogar die Bundeswehr hineingezogen werden könnte. Die Situation im Osten und im Westen Afrikas sei nicht miteinander zu vergleichen, heißt es, weil im Westen noch halbwegs intakte Staaten existierten, die sich des Problems selbst annehmen könnten.

Entsprechend hält die Kanzlerin nichts von einem deutschen Engagement vor Nigeria: „Ich sehe jetzt im Augenblick keine Pläne für eine Ertüchtigungsmission“, sagte Angela Merkel, als sie am vergangenen Donnerstag mit der Präsidentin der Afrikanischen Union, Nkosazana Dlamini-Zuma, im Kanzleramt vor die Presse trat.

Die Südafrikanerin konterte trotzig. „Die Piraterie findet zwar vor unseren Staaten statt, aber das ist ein internationales Problem“, sagte sie. Ähnlich sei es schließlich auch mit der Piraterie vor der Ostküste gewesen.

GORDON REPINSKI