

Maritimer Terrorismus in Südostasien

Geise, Torsten

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

GIGA German Institute of Global and Area Studies

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Geise, T. (2007). Maritimer Terrorismus in Südostasien. *Südostasien aktuell : journal of current Southeast Asian affairs*, 26(5), 7-43. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-336064>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

Studie

Maritimer Terrorismus in Südostasien

Torsten Geise

Abstract

Die Möglichkeit terroristischer Anschläge gegen maritime Ziele in Südostasien gelangte insbesondere nach dem 11. September 2001 in den Fokus internationaler Sicherheitsdebatten. Der vorliegende Artikel fußt auf der Annahme, dass Südostasien eine hohe Verwundbarkeit gegenüber maritimen Terrorakten aufweist. Ziel der Analyse ist es, bestehende Gefährdungslagen sowie die Absichten und Handlungsmöglichkeiten terroristischer Gruppen in der Region zu eruieren. Ferner sollen Maßnahmen zur Abwehr und Bekämpfung dieser Gefahren als auch in diesem Zusammenhang wirksame Hemmnisse diskutiert werden. Der Autor dieser Abhandlung gibt eine Antwort auf die implizite Frage nach dem faktischen Bedrohungspotenzial durch maritimen Terrorismus in Südostasien. Das Hauptargument lautet, dass (trans-)regionale Gegenmaßnahmen auf lange Sicht nicht die erhofften Resultate zeitigen, solange die ursächlichen Probleme und Defizite regionaler Sicherheit in der Region nicht effektiv bearbeitet werden. (Manuskript eingereicht am 03.06.2007; zur Veröffentlichung angenommen am 30.08.2007)

Keywords: Maritimer Terrorismus, maritime Kriminalität, maritime Sicherheit, Sicherheitskooperation, Souveränität

Der Autor

Torsten Geise ist Doktorand am German Institute for Global and Area Studies (GIGA) in Hamburg und arbeitet gegenwärtig an seiner Dissertation zur maritimen Sicherheitskooperation in Südostasien. Er ist Diplom-Politologe und hat im akademischen Jahr 2005/2006 am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH) den postgraduierten Titel „Master of Peace and Security Studies“ (MPS) erworben. E-Mail: torstengeise@gmx.de

Studie

Maritime Terrorism in Southeast Asia

Torsten Geise

Abstract

Following „9/11“, concerns regarding the possibility of large-scale terrorist operations against targets in the maritime environment gained an ever greater importance in international debates. Based on the assumption that especially Southeast Asia may be considered as highly vulnerable against acts of maritime terrorism, this study discusses possible targets and their related scenarios, intent and capabilities of the major terrorist groups operating within the region, and measures taken to reduce as well as problems in dealing with the potential of terrorists exploiting the region's weak maritime security situation for their – not least in terms of the global economy – probably highly destabilizing ends. Implicitly asking „How real is the threat?“, it stresses that there are numerous reasons for being alarmed, and that (trans)regional countermeasures taken so far may in the longer run not lead to any form of substantial improvement, as long as the underlying problems and deficits characterizing the region are not effectively addressed. (Manuscript received June 3, 2007; accepted for publication August 30, 2007)

Keywords: Maritime terrorism, maritime crime, maritime security, security cooperation, sovereignty

The Author

Torsten Geise currently writes his doctoral thesis at the German Institute for Global and Area Studies (GIGA) in Hamburg. His research interests focus on maritime terrorism in Southeast Asia. E-Mail: torstengeise@gmx.de

Einleitung

Bereits im Jahr 1983 hieß es in einem von der RAND-Corporation vorgelegten Bericht, dass „[g]rowing terrorism worldwide has provoked increasing concern that terrorists may attack targets in the maritime environment“ und dass Sicherheitsexperten davor warnten, dass „terrorists will turn their attention to harbors, offshore platforms, and ships at sea“ (Jenkins et al. 1983:1). Seit dem 11. September 2001 hat diese Besorgnis neuerlich an Prominenz gewonnen und gerade Südostasien wurde als hochgradig verwundbar gegenüber der Möglichkeit maritimer Terroroperationen identifiziert, zumal viele der hier aktiven terroristischen Gruppen in Räumen mit maritimen Traditionen beheimatet sind und über Kontakte oder zumindest ideologische Nähe zur radikalislamischen Al Qaida verfügen, die ihrerseits in den zurückliegenden Jahren wiederholt nicht nur ihre Bereitschaft, sondern auch ihre Fähigkeit zum maritimen Terrorismus bewiesen und unter Betonung einer Strategie der wirtschaftlichen Schwächung zu entsprechenden Operationen gegen primär westliche Ziele und Interessen aufgerufen hat.

Es sei nur eine Frage der Zeit, so ein gewichtiger Strang der Debatten, bis es Terroristen gelänge, die in der Region bestehenden maritimen Sicherheitsdefizite für ihre Zwecke zu instrumentalisieren und eine in ihren gerade auch ökonomischen Konsequenzen dann möglicherweise mit dem 11. September 2001 vergleichbare Operation gegen die für den Welthandel elementaren „Sea Lines of Communication“, die abertausenden sie jährlich befahrenden Tank- und Containerschiffe, die für den globalen Warenaustausch zentralen Umschlagshäfen, die vielen Öl- und Gasförderplattformen in der Region oder andere wirtschaftsstrategisch vergleichbar relevante Anschlagziele durchzuführen. Zudem sei auch hier mit Operationen gegen US-Kriegsschiffe zu rechnen, kämen auch Kreuzfahrtschiffe als Anschlagziele in Betracht, da bereits in der Vergangenheit wiederholt im insularen Raum verkehrende Fähren zu Zielen von Sprengstoffattentaten wurden, und hätte vor allem die südphilippinische Abu Sayyaf mit verschiedenen „Amphibienoperationen“ auf die Verwundbarkeit etwa der vielen entlang den Küsten gelegenen Ferien- und Tourismusressorts aufmerksam gemacht. Ziel der vorliegenden Studie ist, die diesbezüglich in Südostasien bestehenden Gefährdungslagen zu dimensionieren und im Zuge dessen sowohl die Maßnahmen zu ihrer Abwehr und Bekämpfung als auch die in diesem Zusammenhang wirksamen Hemmnisse zu diskutieren.

1 Der maritime Raum in Südostasien

1.1 Ökonomische Relevanzen

Der Stellenwert des maritimen Raumes in Südostasien reicht weit über die rein regionalen Belange hinaus. Letzterer ist zwischen dem Indischen Ozean und dem Pazifik gelegen, wichtige Seehandelswege führen durch die dortigen Gewässer und verbinden z.B. die Märkte Europas und die Ölquellen des Persischen Golfs mit den nordostasiatischen Wirtschafts- und Wachstumsregionen. Mehr als ein Drittel aller weltweit gehandelten Güter, rund die Hälfte allen Öls und zwischen 60 und 90% des Öls speziell für die Volkswirtschaften Japans, Chinas, Taiwans und Südkoreas werden jährlich auf dem Seeweg durch Südostasien transportiert, nicht zuletzt durch die Straßen von Malakka und Singapur, die gemeinsam mit dem Südchinesischen Meer als die „Hauptarterien“ dieses umfangreichen Waren- und Energieflusses fungieren. Zugleich verfügt Singapur, als ein Zentrum des globalen Handels, über die drittgrößten Ö Raffinerieanlagen der Welt und konzentrierten sich in den zurückliegenden Jahren 15 der 25 weltgrößten Containerhäfen auf Ostasien und hiervon wiederum sechs speziell auf Südostasien, vor dessen weitläufigen und vielerorts touristisch erschlossenen Küsten sich überdies nicht nur reichhaltige Fischbestände, sondern auch z.T. gewaltige Energielagerstätten befinden, deren Kontrolle Ursache zahlreicher Grenz- und Gebietsstreitigkeiten ist und deren wirtschaftliche Ausbeutung nicht selten in den Händen multinationaler Unternehmen aus als „westlich“ konnotierten Herkunftsländern liegt (u.a. Bradford 2005; Heiduk/Möller 2004; Liss 2006; Möller 2006; Schofield/Storey 2005; Shie 2004).

1.2 Unsicherheiten: das Beispiel „Piraterie“

Diesem nur grob skizzierten Stellenwert des maritimen Raumes steht ein hohes Maß an Unsicherheit gegenüber, das sich in erster Linie darin manifestiert, dass die südostasiatischen Gewässer gerade auch den unterschiedlichsten Formen des maritimen Verbrechens erhebliche Bewegungsfreiräume offerieren. Einige dieser Aktivitäten verlaufen „im Dunkeln“ und werden, wie etwa der Waffen-, Drogen- und Menschenhandel in der Region, unter Vermeidung größerer Schlagzeilen praktiziert. Andere hingegen sind offen gewaltsam und werden, wie vor allem die Piraterie, schon aufgrund dessen von den Medien sehr viel intensiver dokumentiert. Südostasien firmiert dabei bereits seit den 1970er Jahren als einer der weltweit führenden „hot spots“ der zeitgenössischen Piraterie und die regiona-

len Gewässer, vor allem die Indonesiens, sind im Rahmen der seit Beginn der 1990er Jahre vom International Maritime Bureau (IMB) veröffentlichten „Annual Reports“ zur Piraterie regelmäßig als die weltweit mit Abstand gefährlichsten See(handels)räume identifiziert worden.

Der regionale Anteil machte in der Vergangenheit nicht selten über 50% aller gemeldeten Zwischenfälle aus und im Schnitt entfiel mehr als ein Drittel aller globalen „total accounts“ allein auf die territorialen Gewässer des indonesischen Archipels. Ließ sich parallel zum Wachstum des seewärtigen Handels seit den frühen 1990er Jahren zudem ein kontinuierlicher Anstieg registrieren, erreichte dieser, verstärkt durch die Folgen der Asienkrise 1997, in den Jahren 2000 bis 2004 seinen zwischenzeitlichen Höhepunkt. Im Grunde erst seit dem Jahr 2005 werden nun erstmals wieder rückläufige Trends mit Blick auf die Verbreitung der Piraterie in diesem Teil der Welt diagnostiziert (u.a. Abhyankar 2006; Banlaoi 2005; Beckman 2002; Bradford 2004, 2005; Chalk 1997, 2003; IMB 2006, 2007a/b; Mo 2002; Santos 2006; Shie 2006; Young/Valencia 2003).

1.3 Gründe maritimer Unsicherheit

Als Erklärung für diese besondere Verbreitung des maritimen Verbrechens wird derweil vor allem der Umstand thematisiert, dass es den vielerorts nur defizitär ausgestatteten Seeordnungsinstanzen schlichtweg nicht möglich ist, die Weitläufigkeit der seit Inkrafttreten der im Jahr 1982 mit der dritten UN-Seerechtskonvention beschlossenen Einführung exklusiver Wirtschaftszonen von bis zu 200 Seemeilen vor den Küsten noch einmal exponentiell vergrößerten Gewässer unter jeweils nationaler Jurisdiktion in wirklich effizienter Weise zu kontrollieren. Blieben entsprechende Rüstungsmodernisierungsprogramme der frühen 1990er Jahre primär daran orientiert, sich militärisch mit Blick auf die sich zeitgleich verstärkenden maritimen Grenz-, Gebiets- und Ressourcenkonflikte zu positionieren, fielen diese wie auch der im nationalen Budget jeweils verbleibende und ohnehin kaum bedeutsame Rest zur Bereitstellung nichtmilitärischer Ordnungsfunktionen ab 1997 dem „fall out“ der schon angesprochenen Asienkrise zum Opfer. Zudem wurde die Zahl der sich national jeweils im Einsatz befindlichen Patrouillen in der Folge deutlich spürbar reduziert.

Zugleich haben die durch die Asienkrise hervorgerufene Armut und der explosionsartige Anstieg der Arbeitslosigkeit zu einem erheblichen Wachstum des informellen Erwerbssektors geführt und viele betroffene Seeleute, Küstenbewohner und Fischer begannen, sich um alternative Möglichkeiten zur Sicherung ihres

wirtschaftlichen Auskommens zu bemühen. Wobei neben der „maritimen Ghettoisierung“ und der nur defizitären Bereitstellung maritimer Ordnungsfunktionen natürlich auch die Vielfalt der aufgrund dortiger innerstaatlicher Kriege und Rebellionen als „staatsfern“ zu erachtenden Gebiete sowie die sich u.a. in tropischen Wäldern, zahllosen Flüssen und abertausenden vor allem auch kleineren Inseln dokumentierende Geografie der Region und ihrer Küsten geradezu optimale Bedingungen für die Verbreitung des maritimen Verbrechens und das Vorgehen der es tragenden Akteurskonstellationen offerieren. Als begünstigend überdies müssen die regional weit verbreitete Korruption und z.T. auch Mittäterschaft der staatlichen Instanzen sowie der Sachverhalt identifiziert werden, dass die Abwehr und Bekämpfung des maritimen Verbrechens aufgrund seines heute in vielerlei Hinsicht „transnationalen“ Charakters nach der Schaffung und dem Ausbau z.T. weitreichender Formen der zwischenstaatlichen Zusammenarbeit verlangen.

Und diese wiederum beginnen, bedingt nicht zuletzt durch das wechselseitige Misstrauen, innerstaatliche Spannungen, nach wie vor weit verbreitete nationalistische Ressentiments sowie eine sich in den vielen gerade auch maritimen Grenz- und Gebietsstreitigkeiten manifestierende Wohlstands- und Ressourcenkonkurrenz unter den Nachbarn erst allmählich und in höchst uneinheitlicher Weise herauszubilden, sodass neben den jeweils nationalen Staatlichkeitsdefiziten postkolonialer und sich z.T. erschütterungsreich entwickelnder Staaten, ihren gleichsam politischen, ökonomischen und institutionellen Schwächen sowie Aspekten der regionalen Geografie als ein weiteres Kontextfaktorenbündel vor allem die sich bis dato nur relativ zögerlich entwickelnde Tiefe, Offenheit und Intensität der in der Region – auch unter Einbezug externer Akteure – erkennbaren Anstrengungen zur nur kooperativ überhaupt denkbaren Bekämpfung des maritimen Verbrechens herauszustellen sind (u.a. Acharya 2001; Banlaoi 2005; Beckman 2002; Berger/Gießmann 2003; Bradford 2004, 2005; Chalk 1997, 2003; Cozens 2005; Fort 2006; Frécon 2006; Mak 2006; Mo 2002; Moon/Chun 2003; Schneckener 2002, 2003, 2004a/b; Schofield/Storey 2005; Shie 2004, 2006; Teitler 2002; Valencia 2006a; Young/Valencia 2003).

2 Maritimer Terrorismus in Südostasien

2.1 Bewusstwerdung maritimer Torgefahren

Vor diesem Hintergrund erstaunt es im Grunde genommen nicht, dass mit den Entwicklungen vor und nach dem 11. September 2001 auch die Gefahr des mari-

timen Terrorismus zunehmend stärker ins Zentrum der Debatten zur maritimen Sicherheit in Südostasien getreten ist. Zwar fand die in diesem Kontext zunächst sicherlich spektakulärste Operation gegen den US-Zerstörer „Cole“ im Oktober 2000 im jemenitischen Hafen von Aden und somit außerhalb der regionalen Gewässer statt, doch wurde der Umstand, dass hier Selbstmordattentäter der Al Qaida in einem mit Sprengstoff präparierten Schnellboot in der Lage waren, eines der modernsten Kriegsschiffe der Welt zu attackieren, ein beachtliches Loch in dessen Backbordseite zu reißen und so den Tod von 17 US-amerikanischen Soldaten herbeizuführen, aufseiten vieler südostasiatischer Regierungen mit einem Höchstmaß an Besorgnis perzipiert.

Zum einen fiel das Attentat zeitlich mit dem Boom der Piraterie auch in der für den Welthandel elementaren Malakka-Straße zusammen, zugleich und zum anderen korrelierte es überaus deutlich mit dem sich regional entwickelnden Gefühl einer zunehmend realeren Bedrohung durch einen auch hier spürbaren Anstieg maritimer Terroroperationen, die unter mehr oder minder großer Beachtung der Medien seit Beginn desselben Jahres primär in den Gewässern der Philippinen durchgeführt worden waren. Zu nennen sind diesbezüglich u.a. der mit der im südphilippinischen Mindanao aktiven Moro Islamic Liberation Front (MILF) zu assoziierende – und zunächst bloß als eine weitere Episode ihres langjährigen Kampfes gegen Manila interpretierte – Anschlag auf das Fährschiff „Our Lady Mediatrix“, dem im Februar 2000 mehr als 40 Menschenleben zum Opfer fielen, und die nur wenige Wochen später, im April, durch Teile der Abu Sayyaf erfolgte Entführung auch „westlicher“ Touristen wie der deutschen Familie Wallert aus dem ostmalaysischen Ferienressort Sipadan (u.a. Banlaoi 2005; Bradford 2005; Herbert-Burns 2005; Jamaluddin 2005; Ong 2004; Raymond 2005; Shie 2004).

Verstärkt und sehr real wurde diese Besorgnis dann infolge des 11. September 2001, dem nur wenige Wochen später die Aufdeckung von Anschlagplänen gegen verschiedene Ziele in Singapur folgen sollte, darunter auch gegen die sich im dortigen Hafen befindlichen Ölraffinerien und die in der Changi Naval Base liegenden Kriegsschiffe der USA. Nachdem die USA und ihre Verbündeten in Afghanistan ein die Pläne zeigendes Videoband und entsprechende Dokumente sichergestellt hatten, nahmen die singapurischen Behörden im Dezember 2001 die Mitglieder mehrerer Zellen der Al Qaida nahen Jeemah Islamiyah (JI) unter Arrest, die ihrerseits am 12. Oktober 2002 mit den koordinierten Attentaten von Bali die sich nach „9/11“ deutlich verändernde Wahrnehmung der Welt auch auf die Wirklichkeiten Südostasiens übertrug und damit zeigte, dass der

panislamistische Terrorismus auch hier zu einem nicht länger zu leugnenden Sicherheitsproblem geworden war. Diese Aktion – der zu diesem Zeitpunkt opferreichste Anschlag nach den verheerenden Angriffen auf Washington und New York – forderte das Leben von mehr als 200 Menschen und korrespondierte zeitlich nicht nur mit dem zweiten Jahrestag des Attentates auf die „Cole“, sondern auch mit der am 6. Oktober 2002, also nur wenige Tage zuvor, ebenfalls in jemenitischen Gewässern und nach demselben Muster erfolgten Operation gegen den französischen Supertanker „Limburg“. Auch wurden mit dem als „Hambali“ bekannten Riduan Isamuddin und einem gewissen Abd al-Rahman al-Nashiri in der Folge gleich zwei prominente Figuren im Geflecht zwischen Al Qaida und JI mit der logistischen Vorbereitung des „Cole“-Attentates in Verbindung gebracht und die Aussagen inzwischen inhaftierter JI- und Al-Qaida-Mitglieder verweisen auf die Planung vergleichbarer Operationen gegen gleichsam zivile wie militärische Ziele in der Region (u.a. Abuza 2004; Bolte/Möller/Rzyttka 2003; Bradford 2005; International Crisis Group 2002, 2003; Ong 2004; Raymond 2005; Tan 2002).

2.2 Spektrum und Szenarien maritimer Terrorgefahren

Zu den besonderen Herausforderungen der Abwehr (nicht nur) maritimer Terrorgefahren zählt dabei der Umstand, dass „there is no one specific way an attack could be carried out“ (Shie 2004:3). Im Gegenteil: Anschläge im Stile der Operationen gegen die „Limburg“ oder die „Cole“ stellen nur einen Ausschnitt des diesbezüglich denkbaren Spektrums dar und sind folglich durch eine Vielfalt alternativer Szenarien zu ergänzen. Wobei auch weiterhin, wie sich dies u.a. in dem Attentat auf die „Superferry 14“ durch die Abu Sayyaf vom Februar 2004 dokumentiert, mit potenziell opferreichen Sprengstoffoperationen gegen den insularen Fährverkehr zu rechnen ist und sich ebenfalls nicht ausschließen lässt, dass sich weitere, mit Schnellbooten und über die See(grenzen) erfolgende Entführungen wie denen aus Sipadan oder, im Mai 2001, dem philippinischen Taucherparadies Palawan ereignen (u.a. Bradford 2005; Raymond 2005).

Hinzu kommt – angesichts der antiwestlichen Ideologie der regionalen und in unterschiedlichem Maße mit der Al Qaida verbundenen Terrororganisationen – eine Vielfalt denkbarer Anschlagsoperationen gegen wirtschaftliche Ziele und Interessen, wie sie zunächst mit den nicht selten in instabilen Gebieten gelegenen Energieförderplattformen in Verbindung zu bringen sind. Auch entsprechen der Logik der Al-Qaida-Operationen, die durch das Versenken eines oder eventu-

ell mehrerer großer Schiffe auf die Herbeiführung einer dann zeit- und somit auch kostenintensiven zumindest Teilblockade wichtiger Meerengen und Seeverbindungen zielen oder, vermittels vergleichbarer Attentate in und/oder gegen bedeutsame Häfen, darauf gerichtet sind, eine spürbare Beeinträchtigung des in der Region erfolgenden Waren-, Güter- und Energieumschlages zu generieren. Experten diskutieren neben auch hier denkbaren Angriffen entschlossener Selbstmordattentäter Szenarien, nach denen es Terroristen gelingen könnte, Teile von Meerengen oder Hafeneinfahrten zu verminen, eine erfolgreich verschifftete Containerbombe zu zünden oder einen gleichsam von See oder Land aus erfolgenden Angriff unter Verwendung z.B. tragbarer Raketenysteme durchzuführen. Die Wirksamkeit – und auch Verfügbarkeit – solcher Raketen haben der Al Qaida nahe stehende Terroristen bei den in Kenia erfolgten Angriffen auf israelische Linienflugzeuge unter Beweis gestellt, wobei Hambali nach seiner Verhaftung in Thailand ausgesagt haben soll, entsprechende Operationen auch für Südostasien geplant und die Beschaffung von Raketenwerfern in Auftrag gegeben zu haben (u.a. Abuza 2004; Banlaoi 2005; Bradford 2005; Jamaluddin 2005; Liss 2006; Ong 2004; Raymond 2005, 2006; Shie 2004).

Dass es einer solchen Bewaffnung eventuell gar nicht bedarf, zeigen schließlich jene Szenarien, die den maritimen Terrorismus mit den Praktiken der Piraterie – und hier konkret dem *boarding* und der Entführung fahrender Schiffe – assoziieren. Szenarien dieser Art betonen Gefahrenlagen, nach denen es Terroristen eventuell möglich sein oder werden könnte, die Kontrolle über größere Frachtschiffe zu erlangen, um diese, vergleichbar den Flugzeugen vom 11. September 2001, selbst zu Waffen umzufunktionieren und an strategisch relevanter Stelle entweder gezielt zur Explosion zu bringen und zu versenken oder in sensible Infrastrukturen wie die schon angesprochenen Energieförderanlagen oder andere in Häfen oder entlang den Küsten gelegene petrochemische Komplexe zu führen. Wären die wirtschaftlichen und auch ökologischen Folgen einer solchen Operation möglicherweise kaum zu kontrollieren, wird ein sicherlich noch einmal sehr viel schwerwiegenderes Szenario vor allem über die Möglichkeit dimensioniert, dass ein mit Öl, Chemikalien oder Flüssiggas beladener Tanker in die Hände von Terroristen gerät und es diesen gelingt, das Schiff etwa im Hafen von Singapur und nahe der dortigen Raffinerien explodieren zu lassen bzw. seine höchst brennbare Ladung und Fracht zu entzünden. Die Folgen einer solchen Operation wären nicht nur für den Stadt- und Inselstaat selbst katastrophal, sondern würden, angesichts der Bedeutung des dortigen Hafens und der dortigen

Bankenwelt, erhebliche Konsequenzen für die weltweiten Handels-, Wirtschafts- und Finanzzusammenhänge sowie, angesichts des Stellenwertes von dort aus erfolgreicher Investitionen in der Region, zweifelsohne massive Implikationen für die sich nach der Asienkrise z.T. noch immer nur zögerlich erholenden regionalen Volkswirtschaften nach sich ziehen (u.a. Banlaoi 2005; Bradford 2005; Herbert-Burns 2005; Jamaluddin 2005; Ong 2004; Raymond 2005, 2006; Shie 2004).

2.3 Akteure: „Intent & Capabilities“

Es liegt auf der Hand, dass eine halbwegs adäquate Bewertung der bestehenden Gefährdungssituation nicht nur nach einer Bandbreite potenziell attraktiver Ziele und einem ihrer auch tatsächlichen Erreichung förderlichen strategischen Umfeld verlangt, sondern zudem auch zu berücksichtigen ist, inwieweit entsprechende Operationen den unterstellbaren Kalkülen und Interessen der in Frage kommenden terroristischen Gruppen genügen und ob diese auch tatsächlich über die zu ihrer erfolgreichen Durchführung erforderlichen Fähigkeiten und Kapazitäten verfügen (u.a. Daase 2000, 2006; Herbert-Burns 2005; Jenkins et al. 1983). Legt man den diesbezüglich bestehenden Erkenntnisstand zugrunde, lassen sich gegenwärtig die nachfolgenden Einschätzungen formulieren.

2.3.1 Akteure

Das Hauptaugenmerk der aktuellen Besorgnis betrifft die Möglichkeit von Operationen der Al Qaida oder ihr nahe stehender terroristischer Gruppen in der Region. Hierzu zählen vor allem das regionale Netzwerk der Jeemah Islamiyah (JI) und die vom Sulu-Archipel aus operierende Abu Sayyaf, aber auch die im südphilippinischen Mindanao aktive MILF, die, wenngleich eher eine Guerilla-, denn eine Terrororganisation, in der Vergangenheit eigene terroristische Kapazitäten entwickelt und dabei wiederholt auch auf „attacks on Philippine shipping“ und „inter-island ferries being used to transport members of the Armed Forces [...] and Christians to and from Minanao“ (Raymond 2005:195) zurückgegriffen hat. Die JI verfügt über eigene Zellen und Mitgliedschaften in der gesamten Region und ist überdies auch eng mit der MILF und Teilen der Abu Sayyaf verbunden, wobei beide, JI und Abu Sayyaf, in den von der MILF kontrollierten Gebieten Übungs- und Rückzugsräume finden und die JI die beiden südphilippinischen Gruppen im Umgang mit und der Herstellung von Sprengstoffen trainiert.

2.3.2. Ziele, Motivationen und Strategien

Zentral für die aktuelle Besorgnis ist die von den jeweiligen Gruppen in der Region in vielem geteilte panislamistische Ideologie. Zwar verfolgen die südphilippinischen Gruppen dabei primär eine Agenda, die sich an separatistischen Zielen orientiert, doch gilt auch für sie, wie sehr viel mehr noch für die Jeemah Islamiyah, dass sie sich jenseits ihrer jeweils partikularen Motivationen als Teil des weltumspannenden islamistischen Widerstandes verstehen und folglich im Rahmen jener von der Al Qaida entwickelten Handlungslogik agieren, die hinter den jeweils nationalen Autoritäten den sie stützenden und stabilisierenden „Westen“ als das von allen zu teilende Feindbild identifiziert. Kurz: Wer die „vom Westen korrumpierten“ jeweils nationalen Regime der im weitesten Sinne „islamischen“ Welt nicht nur destabilisieren, sondern zum Einsturz bringen will, muss zugleich auch bereit sein, den hinter ihnen und ihrer „Ungerechtigkeit“ stehenden „Westen“ zu attackieren und ihm sowohl in menschlicher, militärischer und politischer Hinsicht als auch mit Blick auf seine ökonomischen Interessen bei quasi jeder sich nur bietenden Gelegenheit und überall auf der Welt einen höchstmöglichen Schaden zuzuführen (u.a. Gunaratna 2002; Herbert-Burns 2005; Raymond 2005; Schneckener 2002).

Wofür als zentral letztlich auch die im Mittelpunkt dieser Studie stehende Strategie der wirtschaftlichen Schwächung gelten kann, die, wie angedeutet, einerseits darauf zielt, vermittels von Angriffen auf „economic lifelines“ (Raymond 2005:191) oder andere mit Blick auf die „westliche“ Dominanz sensible und folglich relevante Infrastrukturen einen potenziell erheblichen ökonomischen „impact“ globalwirtschaftlichen Ausmaßes zu generieren, die andererseits aber auch darauf gerichtet ist, lokal und/oder in der Region gravierende Konsequenzen im Sinne z.B. gewaltiger Einkommenseinbußen und möglicherweise umfangreicher Fremdkapitalfluchten sowie in der Folge erwartbarer Destabilisierungen der gleichsam wirtschafts- und finanzpolitischen wie auch der jeweils innersozialen Zusammenhänge herbeizuführen (u.a. Abuza 2004; Banlaoi 2005; Herbert-Burns 2005; Raymond 2005, 2006; Schneckener 2002; Shie 2004).

2.3.3 Fähigkeiten und Kapazitäten

Lassen sich angesichts dieser Logik gerade die maritimen Räume Südostasiens als ein attraktives Operationsgebiet identifizieren, erscheinen die Fähigkeiten für ein derart voraussetzungsreiches Vorgehen unter den hier interessierenden Gruppen

als in höchst unterschiedlichem Maße verteilt und ausgeprägt.

Blickt man (erstens) auf die Al Qaida, ist etwa bekannt, dass das Netzwerk einerseits eigene Kapazitäten zur Verwirklichung seiner maritimen Agenda unterhält, andererseits aber auch Pläne und Operationen lokaler Gruppen logistisch und finanziell unterstützt bzw. in der Planung und Durchführung eigener Operationen eng mit diesen kooperiert und hierbei etwa deren spezifischen Ortskenntnisse und Infrastrukturen für ihre Zwecke und Vorhaben instrumentalisiert (u.a. Gunaratna 2002; Schneckener 2002). Wurden mit den Anschlägen auf die „Cole“ und die „Limburg“ zwei der sicherlich prominentesten maritimen Terroroperationen der zurückliegenden Jahre als Beispiele der Verwirklichung der Al Qaida-eigenen „nautical strategy“ (Raymond 2005:193) genannt, lassen sich die aufgedeckten Pläne gegen den singapurischen Hafen insofern als terroristische „Franchises“ klassifizieren, als dass sie entweder als Vorhaben der JI, vermittelt Hambali, den militärischen Planungsstäben der Al Qaida zur Prüfung und Finanzierung vorgelegt oder, auf dem umgekehrten Wege, von der Al Qaida erdacht und in ihrer Durchführung dann bei der Jeemah Islamiyah in Auftrag gegeben worden sind. Spricht hierbei vieles für die zuerst genannte „Franchise“-Version, wurden nichtsdestotrotz auch eigene Anschlagpläne der Al Qaida gegen maritime Ziele in der Region bekannt und es ist davon auszugehen, dass das Netzwerk nicht nur über Kontakte und Beziehungen, sondern auch über eigene Präsenzen in den unterschiedlichen südostasiatischen Staaten verfügt.

Auch gilt zu bedenken, dass nicht nur US-Aufklärungsdienste betonen, dass die Al Qaida zur Sicherung ihrer weltweiten Logistik zugleich sowohl eine Reihe von Exportfirmen als auch geschätzte 12 bis über 50 eigene Handelsschiffe unterhält, und sich wiederum diese natürlich nicht nur für den Transport von Waffen, Sprengstoff und Personal, sondern auch als „Mutterschiffe“ kleinerer und flexibel aussetzbarer Kommandos oder – in ihrer Gesamtheit – als „schwimmende Bomben“ und/oder auch Kollisionswaffen prädestinieren (u.a. Gunaratna 2002; Herbert-Burns 2005; Raymond 2005; Schneckener 2002; Shie 2004). Wobei mit dem schon angesprochenen al-Nashiri seit Ende 2002 zwar sicherlich einer der prominentesten Köpfe des maritimen Terrorismus der Al Qaida in Haft gesetzt werden konnte, angesichts der personellen Spielräume, über die das Netzwerk weltweit verfügt und/oder der Möglichkeit, entsprechende „Kämpfer“ auch aus den Reihen assoziierter Gruppen zu rekrutieren, allerdings davon auszugehen ist, dass die so entstandene Lücke inzwischen lange geschlossen worden sein dürfte und sich ein mittlerweile erneuertes Personal um die Planung und Durchführung

dann möglicherweise „noch innovativerer“ maritimer Terroroperationen bemüht.

Blickt man (zweitens) auf die Jeemah Islamiyah, so fällt zunächst auf, dass keine der ihr zugeschriebenen Terroroperationen über einen spezifisch maritimen Charakter verfügt. Gleichwohl wurden, wie angedeutet, verschiedene Anschlagpläne vereitelt und aufgedeckt, die auch für das indonesisch-stämmige Netzwerk auf ein grundsätzliches Interesse an sowohl maritimen als auch ökonomischen Anschlagzielen verweisen. Wofür neben den Plots gegen Singapur u.a. die Aussagen verschiedener inhaftierter Terroristen hervorzuheben sind, nach denen auch in indonesischen Häfen Operationen gegen US-Kriegsschiffe angedacht, auch Häfen im benachbarten Malaysia ausgespäht und nicht zuletzt auch US-Wirtschaftsinteressen in Form maritim tätiger Unternehmen, wie etwa Unocal, Halliburton, Exxon Mobile, Conoco-Philipp oder Union Texas, die gemeinsam „the core of the Indonesian economy“ (Abuza 2004:103-104) repräsentieren, als durchaus attraktive Ziele eingeschätzt worden sind. Zudem hätten, malaysischen Stellen zufolge, Zellen der JI Anschläge gegen die z.T. unterseeisch verlaufenden Pipelines zur Versorgung Singapurs mit in Johor bereitgestelltem Trinkwasser geplant und mehren sich die seit dem Jahr 2004 überdies lauter werdenden Stimmen, nach denen Terroristen der JI mit dem *boarding* und der zwischenzeitlichen Steuerung größerer Frachtschiffe in Verbindung zu bringen sind und es naheliegt, entsprechende Operationen als eine Art Training für möglicherweise bereits geplante Angriffe unter Verwendung eines zuvor entführten Tank- und/oder Containerschiffes zu verstehen (u.a. Abuza 2004; Banlaoi 2005; Bolte/Möller/Rzyttka 2003; Jamaluddin 2005; Ong 2004; Raymond 2005, 2006; Shie 2004).

Dass auch die JI in den zurückliegenden Jahren erheblich geschwächt und in ihren Bewegungsfreiräumen deutlich eingeschränkt worden ist, sollte derweil auch hier nicht dazu führen, die von ihr ausgehenden Gefahren zu unterschätzen. Vielmehr gilt, dass auch sie über ein erhebliches Potenzial zur Rekrutierung neuer Generationen von „Kämpfern“ verfügt und – trotz des seit Ende 2002 entstandenen Fahndungs- und Verhaftungsdrucks in der Region – mit verschiedenen auch größeren Anschlagoperationen ihre nach wie vor bestehenden Fähigkeiten zur Durchführung potenziell folgenschwerer Attentate unter Beweis gestellt hat (u.a. Abuza 2004; International Crisis Group 2003; Kingsbury/Fernandes 2005). Zwar scheint insgesamt durchaus ein Rückgang entsprechender Aktivitäten erkennbar, doch gilt es diesbezüglich natürlich auch zu verstehen, dass Phasen des Wahrens strategischer Stille zur Reorganisation, Wiedererstarkung und sorgsam Planung weiterer Angriffswellen nicht nur zum „kleinen Einmaleins“ der asymmetrischen

Kriegführung zählen, sondern auch insofern als im Rahmen der sie leitenden islamistischen Ideologien grundsätzlich angelegt erachtet werden können, als dass auch der Prophet Mohammed nach seiner Vertreibung aus Mekka „had to retreat to Medina [...] to regroup, recruit and train“, ehe es ihm und seinen Gefolgschaften schließlich dann doch gelingen sollte, die „Ungläubigen“ zu schlagen und Gottes Lehren und Gesetze zu realisieren (Abuza 2004:95). Ein Punkt, der in ähnlicher Weise natürlich auch für die Al Qaida und die in ihrer Geschichte schon wiederholt als niedergerungen geglaubte Abu Sayyaf, als die terroristische Gruppe mit den möglicherweise ausgeprägtesten maritimen Fähigkeiten in Südostasien, gilt.

Zwar scheint dabei (drittens) die Abu Sayyaf, ähnlich der MILF, in ihrem Vorgehen lokal sehr viel gebundener zu sein als die regional operierende JI, doch ist davon auszugehen, dass die zwischen dieser und den beiden südphilippinischen Gruppen bestehenden Verbindungen nicht nur der zuvor angedeuteten einseitigen Vermittlung sprengstoffspezifischer Fertigkeiten dienen, sondern vielmehr auch in umgekehrter Richtung ein dann möglicherweise auch konkret „maritimer“ Transfer von Wissen und Fähigkeiten erfolgt. Das diesbezüglich erkennbare Potenzial der Abu Sayyaf jedenfalls erscheint als in vielerlei Hinsicht außergewöhnlich und lässt sich grob über die nachfolgenden Punkte dimensionieren: (a) der Anfang 1995 von See aus erfolgte Angriff auf die auf Mindanao gelegene christliche Stadt Ipil, in dessen Verlauf etwa 200 „Kämpfer“ in das dortige Stadtzentrum vordrangen, zahllose Häuser, Banken und Geschäfte niederbrannten, 57 Menschen töteten, etliche weitere z.T. lebensgefährlich verletzten und, schließlich, ohne größere Verluste mit einer Reihe von Geiseln den eintreffenden philippinischen Streitkräften entkamen (u.a. Bradford 2005; Gunaratna 2000; Rogers 2004; Tan 2000); (b) die bereits oben erwähnte Verschleppung von 21 Personen, darunter 12 „westliche“ Touristen, aus dem ostmalaysischen Ferienressort Sipadan; (c) die Entführung nun auch US-amerikanischer Bürger aus dem philippinischen Taucherparadies Palawan und (d) das Sprengstoffattentat auf die mit rund 900 Passagieren zwischen Manila und Mindanao verkehrende „Superferry 14“, dem im Februar 2004 insgesamt 118 Menschen zum Opfer fielen und das als der schwerwiegendste terroristische Anschlag in Südostasien seit den koordinierten Attentaten von Bali durch die Jeemah Islamiyah vom Oktober 2002 herausgestellt werden kann. Auch soll die Abu Sayyaf in der Vergangenheit wiederholt Warnungen an die „global petroleum industry“ ausgesprochen haben (Raymond 2005:195) und es gilt mit Blick speziell auf ihr maritimes Potenzial zu verstehen,

dass sich die Gruppe, ähnlich der MILF, spätestens seit Mitte der 1990er Jahre auch über die unterschiedlichsten Formen des maritimen Verbrechens finanziert und dabei nicht nur mit dem regional weit verbreiteten Handel und Schmuggel von Waffen, sondern auch mit verschiedenen Fällen von Piraterie in den Gewässern der südlichen Philippinen in Verbindung gebracht worden ist (u.a. Amirell 2006; Banlaoi 2005; Bolte/Möller/Rzyttka 2003; Raymond 2005; Santos 2006).

Hat ihr nicht nur diesbezügliches Vorgehen zwischenzeitlich dazu geführt, dass die Abu Sayyaf als ein zunehmend primär an Geld- und Profitgier orientiertes Konglomerat lediglich lose miteinander verbundener Subgruppen erschien (u.a. Bolte/Möller/Rzyttka 2003; Rogers 2004), dürfte sich dieser Eindruck heute nicht länger halten lassen und es scheint, als hätten die auch sie betreffenden Terrorismusbekämpfungserfolge vor allem zu einer Schwächung jener gruppeninternen Teilstrukturen geführt, die als ihr „kommerziell/krimineller“ Flügel firmierten, und als hätte wiederum dies zu einer deutlich spürbaren Reaktivierung ihrer „politisch/religiös/ideologischen“ Ausrichtungen geführt.

3 Gegenmaßnahmen

Lassen sich neben potenziell attraktiven Zielen und einem ihrer Erreichung grundsätzlich förderlichen Umfeld also auch auf der Ebene der Akteure Ideologismen und Fähigkeiten zur Durchführung größerer maritimer Anschlagoperationen identifizieren, bleiben Aussagen mit Blick auf die tatsächliche Gefährdung natürlich in vielerlei Hinsicht vage und hochgradig spekulativ. Vielleicht waren die Rückschläge im Sinne etwa der zahlreichen Verhaftungen auch mittelfristig sehr viel schwerwiegender als hier implizit unterstellt. Und vielleicht folgen Denken und Handeln der in der Region operierenden Terroristen gerade auch deshalb einem aktuell deutlich defensiveren Kalkül. Doch gilt: Auch eine geschwächte und noch nicht wiederhergestellte Struktur kann, bleibt ein von einzelnen Zellen verfolgter Plan unentdeckt, in der Lage sein, mit einem einzigen Schlag durchaus schwerwiegende Konsequenzen herbeizuführen. Und es ist, wie es ist: Den Terroristen reicht zunächst ein solcher Schlag als Erfolg, ihn zu verhindern hingegen ist aufgrund der klandestinen Natur des Terrorismus und der Vielfalt möglicherweise in Frage kommender Anschlagziele und -methoden ein in seiner auch konzeptuellen Gesamtheit sehr viel schwieriger zu bewerkstelligendes Projekt, zumal Planung und Durchführung entsprechender Operationen in mitunter grenz- und Regionen überschreitender Weise auseinanderfallen und die jeweils verfügbaren Informationsfragmente nicht unbedingt immer als solche erkannt,

geschweige denn rechtzeitig miteinander in Beziehung gesetzt werden können.

Maßgeblich für die Bewertung der Situation sind somit neben Zielen, Motivationen und Kapazitäten von Terroristen auch der Stand und die Entwicklung der aufgrund des transnationalen Charakters des heutigen Terrorismus notwendigerweise kooperativen Abwehr und Bekämpfung speziell auch maritimer Terrorismusgefahren, da sich über diese letztlich entscheidet, über welche Möglichkeiten und Freiräume die Attentäter verfügen, ob es gelingt, ihre Pläne frühzeitig aufzudecken und zu vereiteln, ob sich akute Gefährdungssituationen abwenden lassen und ob Standards realisiert werden können, die präventiv dazu beizutragen vermögen, die bestehenden Verwundbarkeiten zu reduzieren. Die Darstellungen abschließend soll es im Folgenden somit darum gehen, (a) zumindest einige der diesbezüglich wichtigsten Entwicklungen in groben Zügen zu rekonstruieren sowie (b) auf die sie und ihre Effizienz betreffenden Hemmnisse zu verweisen.

3.1 Terrorismusbekämpfung und maritime Sicherheit

Die Abwehr maritimer Terrorismusgefahren bildet den Schnittpunkt zweier sich heute konzeptuell überlappenden Bereiche sicherheitspolitischen Handelns in der Region. Sie ist zunächst Teil der allgemeinen Terrorismusbekämpfung, wie sie sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts notwendigerweise über den grenz- und Regionen überschreitenden Austausch und die Bereitstellung aller mit Blick auf den Terrorismus relevanten Informationen sowie die hierfür erforderliche Öffnung und Vernetzung der national jeweils zuständigen Instanzen auf der Basis geteilter rechtlicher wie auch operativer Standards und gemeinsamer Strategien dimensioniert. Und sie ist zugleich Teil einer sehr viel weiter zu fassenden Agenda, die auch jenseits des Terrorismus darauf gerichtet sein muss, die bestehenden maritimen Sicherheitsdefizite im Sinne vor allem der vielerorts bestenfalls rudimentären Implementierung von Recht und Ordnung in den regionalen Gewässern oder der lange Zeit hochgradig defizitären Standards in den Bereichen der Schiffs-, Hafen- und Containersicherheit zu reduzieren. Wobei sich jeweils zwischen nationalen, regionalen und transregionalen Anstrengungen, uni-, bi- und multilateralen Formen des Vorgehens sowie operativen und strukturellen Maßnahmen und Initiativen zur Bearbeitung der sich stellenden Herausforderungen unterscheiden lässt.

3.1.1 Allgemeine Terrorismusbekämpfung

Blickt man zunächst auf die allgemeine Terrorismusbekämpfung, so haben in-

folge des 11. September 2001 natürlich auch die südostasiatischen Staaten ihre nationalen wie regionalen Bemühungen in deutlicher Weise verstärkt und so die Grundlagen für die angedeuteten Fahndungserfolge gelegt. Zentral hierfür war im zwischenstaatlichen Rahmen das im Mai 2002 zur Bekämpfung transnationaler Verbrechen jeglicher Art zwischen Malaysia, Indonesien und den Philippinen erzielte Agreement on Information Exchange and the Establishment of Communication Procedures, dem mit Singapur, Thailand und Kambodscha inzwischen drei weitere Mitglieder der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) beigetreten sind und das als eine Blaupause auch für vergleichbare und im Rahmen der ASEAN oder auf bilateraler Ebene entwickelte Kooperationsvereinbarungen gilt. Zudem wurden entsprechende Übereinkünfte seitens der ASEAN auch mit Washington und der Europäischen Union abgeschlossen und findet die Problematik der Terrorismusbekämpfung auch im Rahmen der als „ASEAN+3“ bekannten Prozesse sowie in den jeweils bilateralen Kontakten der ASEAN und ihrer Mitglieder zu den Regierungen Japans, Chinas und Südkoreas, aber etwa auch Indiens und Australiens einen inzwischen nicht nur deklaratorisch gewichtigen Platz.

Hinzu kommen Anstrengungen, die etwa in Form der externen Bereitstellung von Mitteln, Training und Expertise auf die Stärkung der sowohl nationalen als auch regionalen Kapazitäten gerichtet sind und – wie etwa die australische Unterstützung bei der Reform der für die Terrorismusbekämpfung bis dahin lediglich schlecht aufgestellten indonesischen Polizei, die Schaffung eines von Washington finanzierten Southeast Asia Regional Centre for Counterterrorism (SEARCCT) in Kuala Lumpur oder die vielfältigen Unterstützungen bei der Entwicklung und Harmonisierung der jeweils nationalen Rechtslagen oder andere spezifische und für den Umgang mit den sich stellenden Herausforderungen erforderliche Reformen – darauf zielen, die Effizienz und Fähigkeiten der Terrorismusbekämpfung in Südostasien spürbar zu erhöhen. Letztlich dürfte auch der transregionale Austausch im Rahmen des ASEAN Regional Forum (ARF) dazu beigetragen haben, der eben nicht nur, wie verschiedentlich unterstellt, zu oftmals wohlklingenden Verlautbarungen geführt, sondern in vielem überhaupt erst die Basis dafür geschaffen hat, die Akzeptanz auch externer Sicherheitsinteressen in Südostasien zu erhöhen, darauf aufbauend gemeinsame Standpunkte und Strategien zu entwickeln und, schließlich, in Form einer sich kontinuierlich vertiefenden Terrorismusbekämpfungsdebatte auch konkrete Maßnahmen und Initiativen sowie Workshops zur Vermittlung etwa rechtlicher und operativer

Standards in relevanten Teilbereichen wie etwa der Bekämpfung der Terrorismusfinanzierung oder dem Management größerer Anschlagoperationen zu realisieren (u.a. Bolte/Möller/Rzyttka 2003; Bradford 2005; International Crisis Group 2003; Shie 2004).

3.1.2 Maritime Sicherheitskooperation: Sensibilitäten

Von dieser allgemeinen Terrorismusbekämpfung sind jene hier primär interessierenden Anstrengungen zu unterscheiden, die im Rahmen der sich sukzessive ebenfalls intensivierenden maritimen Sicherheitskooperation explizit darauf gerichtet sind, die dargelegten Verwundbarkeiten sowohl gegenüber der Piraterie und anderen Formen des maritimen Verbrechens als auch und speziell gegenüber der Möglichkeit potenziell folgenschwerer terroristischer Operationen gegen seewärtige Ziele zu reduzieren.

Auch hier geht es zunächst um die Gewinnung und den Austausch von Informationen. Und auch hier kommt vor allem der effizienten Vernetzung der beteiligten Instanzen ein in vielerlei Hinsicht elementarer Stellenwert zu. Gleichwohl unterscheiden sich die Erforderlichkeiten in Tiefe und Intensität deutlich von der allgemeinen Terrorismusbekämpfung und die Herstellung von maritimer Sicherheit gegenüber nichtstaatlichen Unsicherheitsakteuren verlangt nach einem Grad an Offenheit in der „Operationalisierung“ des Vorgehens, der – mehr als im lediglich „informationellen“ Bereich – weit über das Selbstverständnis der regionalen Staatenwelt hinausreicht und die zwischen ihnen bestehenden wechselseitigen Arrangements mitsamt der für sie typischen Betonung traditioneller Souveränitätsvorbehalte in vielerlei – und mitunter: gravierender – Weise sprengt. Viel zu tief, so der Tenor entsprechender Analysen, säßen gerade in sicherheitspolitischen Fragen die z.T. jahrzehntealten Konflikte, Spannungen und Ressentiments unter den Nachbarn (u.a. Acharya 2001; David 2003; Moon/Chun 2003), viel zu unklar sei gerade die Lage in den maritimen Räumen (u.a. Cozens 2005; Mak 2006; Schofield/Storey 2005), als dass auch knapp vier Jahrzehnte nach Gründung der ASEAN und nach Einführung ihres am deutlichsten in Artikel 2 des Freundschafts- und Kooperationsvertrages von 1976 genannten Ordnungs- und Koexistenzrahmens eine Öffnung der ihn leitenden Prinzipien des zwischenstaatlichen Umgangs als ein problemloses Unterfangen einzuschätzen wäre.

Zwar wird anerkannt, dass die dort festgeschriebenen Normen einen durchaus gewichtigen Beitrag zu Frieden und Stabilität in Südostasien geleistet haben (u.a.

Acharya 2001; Berger/Gießmann 2003; Dosch 2003; Haake 2003), doch wird zugleich, und dies ebenso ausdrücklich, darauf verwiesen, dass „the focus here is on cooperation to counter [...] transnational threats, rather than to prevent interstate conflict“ (Bradford 2005:64), und dass eben dies, gerade mit Blick auf die Sicherung des maritimen Raumes, nach einer grundlegenden Neubewertung der mit ihnen in vielerlei Hinsicht eng verbundenen Handlungsprinzipien wie etwa der unbedingten Achtung der jeweils nationalen Grenzen oder der Nichteinmischung in die jeweils innerstaatlichen Angelegenheiten der Mitgliedsstaaten verlangt: Normen, die ursprünglich eingeführt worden sind, um die vielerorts bis heute wirksamen internen Instabilitäten frei von externen Einflussnahmen überwinden zu können (u.a. Acharya 2001; Haake 2003), die heute jedoch, da die zunehmende „Transnationalisierung“ ehemals interner Gefahren zu einem Verwischen der klassischen Unterscheidung zwischen der inneren und der äußeren staatlichen Sicherheit führt (u.a. Berger/Gießmann 2003; Chalk 1997, 2003), als in dieser Form nicht länger haltbar erscheinen und zu mitunter erheblichen Hemmnissen in der Effizienz der Bearbeitung sich regionalisierender Herausforderungen führen.

Das meint natürlich nicht, dass es keinerlei Kooperationsbemühungen gäbe und/oder diese nicht auch als Erfolg versprechend anzuerkennen wären, was aber doch einräumt, dass gerade in den maritimen Räumen, und speziell dort, wo dies so hoch sensible Bereiche wie etwa die Möglichkeit des Tätigwerdens fremder Seeordnungskräfte in den jeweils nationalen Hoheitsgewässern berührt, stets auch traditionelle Souveränitätsvorbehalte einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Abwägungsprozesse der regionalen staatlichen Entscheidungsträger nehmen (u.a. Banlaoi 2005; Bradford 2005; Mak 2006; Moon/Chun 2003; Shie 2004; Young/Valencia 2003).

3.2 Erfordernisse: operativ und strukturell

Mit Blick auf das Vorgehen selbst lässt sich grundsätzlich zwischen operativen und strukturellen Erfordernissen differenzieren, deren Erstere auf die kurzfristige Abwehr und Bekämpfung aktuell bereits bestehender Gefahren und Akteurskonstellationen gerichtet sind, deren Letztere hingegen primär darauf zielen, mittel- und längerfristig die ihrem auch künftigen Vorgehen und ihrer Verbreitung förderlichen Rahmenbedingungen zu transformieren. Betrifft der operative Bereich die zuvor angedeutete Öffnung, Koordination und Vernetzung der national jeweils zuständigen Sicherheitsinstanzen, reicht das strukturelle Vorgehen weit über das

rein sicherheitspolitische Instrumentarium hinaus und umfasst Anstrengungen in so weitläufigen Bereichen wie etwa dem State Building und der Entwicklungspolitik. Wobei sich beide Bereiche wechselseitig ergänzen und speziell ein auf Prävention und Nachhaltigkeit zielendes Vorgehen jenseits des rein repressiven „law enforcement“ gerade die strukturellen Erfordernisse zur Überwindung bestehender „root causes“ weder übersehen noch vernachlässigen darf (u.a. Banlaoi 2005; Beckman 2002; Schneckener 2002, 2003, 2004a/b; Valencia 2006a).

Konkrete operative Erfordernisse betreffen jenseits des „pooling“ und des unverzüglichen Austauschs aller relevanten Informationen nicht zuletzt (a) die jeweils nationale Verstärkung maritimer Ordnungspräsenzen, die Schaffung „gemeinsamer“ oder zumindest „koordinierter“ Seegrenzpatrouillen, die Stärkung der operativen Fähigkeiten dieser Patrouillen und/oder die Schaffung der Möglichkeit zur Durchführung von „cross border“-Operationen sowie (b) die Implementierung verbesserter Hafensicherheitsstandards oder die Intensivierung der in der Region erfolgenden Zoll- und Containerkontrollen. Konkrete strukturelle Erfordernisse hingegen betreffen u.a. die Bekämpfung von Armut und Arbeitslosigkeit, die Förderung von Wohlstand und Entwicklung, die Stärkung und Reform der vielerorts schwachen staatlichen Institutionen, die Förderung von Rechtsstaatlichkeit und Demokratie, die Bekämpfung der Korruptions- und Geldwäscheproblematik, die Lösung lokaler und regionaler Konflikte oder die Stärkung und Weiterentwicklung internationaler Rechtspositionen. Wobei auch hier insofern auf eine Verschränkung zu verweisen ist, als dass, blickt man z.B. auf den vielerorts nur defizitären Zustand der national jeweils zuständigen Instanzen, bereits viele der als operativ benannten Notwendigkeiten nach z.T. erheblichen strukturellen Anstrengungen im Sinne etwa des Ausbaus und der Stärkung der für ein effizienteres Vorgehen erforderlichen Kapazitäten verlangen, und diesbezüglich neben Fragen des Trainings und der „technical“ oder „financial assistance“ natürlich auch solche Aspekte hervorzuheben sind, die darauf zielen, zur Herstellung von Interoperabilität zwischen den jeweils nationalen Sicherheitsapparaten gemeinsame rechtliche, operative und technologische Standards in das regionale Vorgehen zu integrieren (u.a. Banlaoi 2005; Beckman 2002, 2005; Bradford 2005; Fort 2006; Frécon 2006; Herbert-Burns 2005; Ong 2004; Schneckener 2002, 2003, 2004a/b; Shie 2004, 2006; Valencia 2006a; Young/Valencia 2003).

3.3 Arenen maritimer Sicherheitskooperation

Weitere Unterscheidungen ergeben sich aus den Fragen, wer denn mit wem

kooperiert und auf welchen Ebenen sich diese Kooperationen vollziehen. Dabei lassen sich u.a. die nachfolgenden Handlungskontexte differenzieren: (a) die zunächst den jeweils nationalen Rahmen betreffende Integration polizeilicher, geheimdienstlicher, militärischer und justizieller Instanzen; (b) der regional bi- oder trilaterale Rahmen des Vorgehens und der Vernetzung unter den südostasiatischen Staaten; (c) der regional multilaterale Rahmen der ASEAN, aber auch unterhalb ihrer bestehenden Formen des multilateralen Vorgehens in der Region; (d) der transregional bilaterale Rahmen der Kooperation externer Akteure mit einzelnen Partnern in Südostasien; (e) der transregional multilaterale Rahmen der Kooperation externer Akteure mit der ASEAN oder im Kontext der ihr angeschlossenen Foren und (f) der globale Rahmen, wie er sich nicht zuletzt über das im System der Vereinten Nationen von der International Maritime Organization (IMO) geschaffene Seerecht, die Umsetzung dort initiiert Standards und Konventionen oder den völkerrechtlichen Kontext im Sinne z.B. der vom UN-Sicherheitsrat verabschiedeten Resolutionen zur Bekämpfung des Terrorismus sowie die Zeichnung und Ratifizierung so zentraler Konventionen wie der zur Bekämpfung des transnationalen organisierten Verbrechens dimensioniert. Weitere Kooperationsarenen finden sich überdies in den als „Track 1 1/2“ oder „Track 2“ bezeichneten Bereichen, von denen es hier neben der Unterstützung der Arbeit des International Maritime Bureau vor allem die Maritime Cooperation Working Group des Council for Security Cooperation in the Asia-Pacific herauszustellen gilt (u.a. Beckman 2002, 2005; Bradford 2005; Chalk 1997, 2003; Mo 2002; Shie 2004, 2006; Weeks 2005).

3.4 Entwicklungen und das Hemmnis „Souveränität“

In all diesen Arenen lassen sich operative und strukturelle Maßnahmen und Initiativen identifizieren. Und in all diesen Arenen hat sich das zwischenstaatliche Vorgehen in den zurückliegenden Jahren spürbar intensiviert. Gleichwohl vollzog und vollzieht sich diese Entwicklung, speziell in den maritimen Räumen, bis heute in vielerlei Hinsicht schleppend und es scheint, als würden konkret die Souveränitätsvorbehalte mit Blick auf die regionalen Gewässer so zentraler Staaten wie Malaysia und Indonesien ein zugleich zügigeres wie effizienteres Vorgehen in der Herstellung von maritimer Sicherheit erheblich erschweren. Dies gilt sowohl für das Fehlen von „hot pursuit“-Regelungen im Rahmen der ab dem Jahr 2005 in Reaktion auf den weltweit gewachsenen Druck deutlich verstärkten Patrouillen der Anrainer zur Sicherung der Malakka-Straße gegenüber

der Piraterie (u.a. Banlaoi 2005; Bradford 2005; IMB 2006) als auch für den Umstand, dass

despite the increasing acknowledgement that maritime terrorism poses a real threat to shipping in the region, there are no substantive contingencies and arrangements between the littoral states in dealing with an emergency situation, in which maritime terrorists have come to hijack a ship with the intention of steering it towards another ship or a port facility,

und dass

[n]o procedures involving the use of special military or police force in apprehending a hijacked ship or dealing with post-attack contingencies are known to have been established (Ong 2004:12).

Die Abwehr speziell maritimer Terrorgefahren ist bislang vielmehr Teil der allgemeinen Terrorismusbekämpfung, wobei jede Forderung vor allem Singapurs, speziellere und dem maritimen Umfeld angepasstere Standards, Strategien und Maßnahmen für den Umgang gerade auch mit akuten Gefährdungen zu entwickeln, nicht zuletzt daran scheitern, dass eben dies aus Sicht vor allem Jakartas und Kuala Lumpurs möglicherweise mit den Erfordernissen des Eindringens und Tätigwerdens fremder Seeordnungskräfte in den jeweils nationalen Territorialgewässern verbunden wäre (u.a. Ong 2004; Young/Valencia 2003).

Dies ist ein Punkt, der in ähnlicher Weise natürlich auch für die Nichtakzeptanz entsprechender Initiativen externer Akteure in Südostasien gilt und erklärt, warum nicht nur diese in Ansätzen implizierenden seerechtlichen Konventionen, sondern mit ihnen auch die vom US-Pazifikflottenkommando für die Malakka-Straße entwickelte Regional Maritime Security Initiative (RMSI), die für das Aufbringen des Schmuggels von Massenvernichtungswaffen und deren Komponenten verdächtigter Schiffe von Washington initiierte Proliferation Security Initiative (PSI) oder das lange von der japanischen Regierung präferierte und auf einem multilateralen Flottenverband unter Führung der Vereinten Nationen basierende Konzept des „Ocean Peacekeeping“ in der Vergangenheit ebenso abgelehnt worden sind wie die unilaterale Erklärung der australischen Regierung, eine bis weit in indonesische Gewässer greifende maritime Sicherheitszone von bis zu 1.850 km Reichweite zu etablieren, innerhalb derer es der australischen Navy erlaubt werden sollte, verdächtige Schiffe notfalls auch gewaltsam zu stoppen und zu kontrollieren. Auch dürften sich primär der Nichtbeitritt Indonesiens und die nur zögerlichen Haltungen Kuala Lumpurs und Bangkoks zur von Washington initiierten Container Security Initiative (CSI) zumindest in Teilen über das mit

ihr verbundene Tätigwerden US-amerikanischer Zollbeamter in den mit den USA Handel treibenden Häfen in der Region dimensionieren und es scheint, als würde der von der IMO entwickelte International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) nur deshalb – zumindest nominell – akzeptiert, weil er ausdrücklich auf die Entsendung externer *watch dogs* verzichtet und die Implementierung seiner Bestimmung folglich ausschließlich bei den nationalen Zuständigkeiten belässt (u.a. Beckman 2002, 2005; Bradford 2004, 2005; Heiduk/Möller 2004; Herbert-Burns 2005; Mo 2002; Möller 2006; Shie 2004; Valencia 2006a/b; Young/Valencia 2003).

3.5 Beiträge externer Akteure

Ließen sich weiterreichende Initiativen externer Akteure somit nicht oder nicht in der erwünschten Form realisieren, hat sich ihr Engagement vor allem in den Bereichen des „capacity building“ in den zurückliegenden Jahren gleichwohl deutlich intensiviert. Fallen einige der mit Blick speziell auf die Abwehr maritimer Terrorgefahren relevanten Bemühungen dabei auch hier primär in den Bereich der allgemeinen Terrorismusbekämpfung, so verfügt eine Reihe der sich entwickelnden Kooperationsinhalte über einen auch jenseits des Terrorismus explizit maritimen Bezug, wobei als externe Akteure in erster Linie die USA, Japan, China, Indien, Australien und auch die Europäische Union hervorzuheben sind und sich einige der diesbezüglich wesentlichsten Vorgehensweisen nicht zuletzt auch über die Intensivierung des in der Regel bilateralen Austausches und Kontaktes ihrer Navies und „coast guard“-Kapazitäten mit denen der südostasiatischen Anrainer illustrieren lassen. So haben etwa die Seestreitkräfte der USA, Indiens oder Australiens zunehmend „counterterrorism packages“ in ihre sich zeitgleich intensivierenden Manöver mit den Navies der regionalen Partnerstaaten integriert und speziell die japanische Küstenwache sich verstärkt in Fragen des Trainings und der technologischen Ausstattung ihrer nationalen „counterparts“ in der Region engagiert.

Auch hat die japanische Regierung im Juni 2006 Indonesien, als dem sicherlich schwächsten Glied in der Kette der die Malakka-Straße sichernden Parteien, finanzielle Unterstützung für den Bau dort einzusetzender Patrouillenboote zugesagt und Washington hat seine infolge der in Osttimor begangenen Menschenrechtsverletzungen zwischenzeitlich eingefrorenen „military to military“-Kontakte mit Jakarta nicht nur schleichend reaktiviert, sondern im Zuge dessen auch die Bereitstellung von im Rahmen der Modernisierung der eigenen „coast guards“

aussortierten Schiffen und Gerätschaften zur Stärkung der dortigen Seeordnungsinstanzen spürbar forciert (u.a. Banlaoi 2005; Bradford 2004, 2005; MOFA 2006; Shie 2004; Singh 2005). Fördert Australien wiederum, jenseits der „constabulatory roles“, die seine Navy mit Blick auf die Abwehr maritimer Gefahren in der Region übernommen hat, auch die Reform und das Training der indonesischen Polizei, sind es vor allem Anliegen dieser mit Blick auf den operativen Erfolg strukturell zwingend erforderlichen Art, die etwa auch Brüssel und verschiedene europäische Staaten im Rahmen sowohl ihrer bilateralen Kontakte als auch des EU/ASEAN-Dialoges oder des sogenannten ASEM-Prozesses verfolgen (u.a. Dosch 2004).

Weitere Beiträge externer Akteure erschließen sich dabei natürlich auch hier über den zuvor bereits in groben Zügen angedeuteten Rahmen der etwa seitens Washingtons und der EU mit der ASEAN bestehenden Übereinkünfte, die Thematisierung der Problematik im Rahmen der ASEAN+3 und/oder den transregionalen Austausch und Dialog im Rahmen vor allem der regelmäßigen Arbeitstreffen des ARF. Mit Blick auf die ASEAN und die ihr angeschlossenen Foren allerdings gilt, dass diese (a) auf der Basis des zuvor angedeuteten Ordnungs- und Koexistenzrahmens operieren, folglich (b) in vielem den für ihn charakteristischen Prinzipien unterliegen, dabei (c) durch Informalität und Konsens gekennzeichnet sind und, schließlich, (d) weder über den institutionellen Unterbau noch über andere strukturelle Voraussetzungen verfügen, um ihre „Statements“, „Declarations“ und „Communiqués“ tatsächlich auch zügig und effizient zu implementieren. Unterstreicht etwa das infolge des zehnten ARF-Gipfels im Jahr 2003 in Phnom Penh veröffentlichte Statement on Cooperation against Piracy and other Threats to [Maritime] Security unter Betonung auch der maritimen Terrorismusgefahren, dass „maritime security is an undispenible and fundamental condition for the welfare and economic security of the ARF-region“, und gingen die ASEAN-Führer in der auf dem Gipfel von Bali im Jahr 2003 verabschiedeten Declaration of ASEAN Concord II noch weiter und erklärten, dass „maritime cooperation between and among ASEAN members“ einen gewichtigen Beitrag zur Schaffung einer „ASEAN Security Community“ leisten sollte, mag dies zwar einerseits dokumentieren, dass das Problem als ein solches erkannt worden ist und man plant, das gemeinsame Vorgehen zu intensivieren, stehen der Faktizität und zügigen Umsetzung dieser Worte in vielem jedoch die bis hierhin skizzierten regionalen Begebenheiten im Wege, und es scheint, als ließe sich angesichts der nach wie vor weit verbreiteten Relevanz traditioneller Souveränitätskonzepte in Südostasien

zu Recht diagnostizieren, dass

if maritime cooperation is seen as the key to the establishment of the ASEAN Security Community, then the voyage will be a long and arduous one (Mak 2006:134).

3.6 „Souveränität“ und weitere Hemmnisse

Dabei liegt auf der Hand, dass das Festhalten an entsprechenden Ordnungskonzepten natürlich vielfältige Gründe und Ursachen hat und dass sich viele der diesbezüglich relevanten Aspekte nicht nur mit Blick auf den Fortbestand „westfälischer“ Handlungsmaximen, sondern auch hinsichtlich ihrer unmittelbaren Folgen für das Entstehen, den Ausbau und die Effizienz des zwischenstaatlichen Vorgehens speziell in den hier interessierenden Bereichen dimensionieren.

Nimmt man etwa das wechselseitige Misstrauen unter den Nachbarn als einen der Eckpfeiler des Festhaltens an den Prinzipien der Souveränität, findet dieses seinen exemplarischen Ausdruck in dem monatelangen Streit zwischen Malaysia und Indonesien darüber, wo das im Rahmen des im November 2004 von Japan initiierten Regional Cooperation Agreement on Combatting Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) zu schaffende Information Sharing Centre (ISC) anzusiedeln sei: Hatte das Abkommen eine Stationierung desselben in Kuala Lumpur vorgesehen, waren die Vorbehalte Jakartas vor allem mit Besorgnissen verbunden, nach denen es Malaysia so eventuell möglich werden könne, Fakten über Vorfälle entlang der gemeinsamen Seegrenze in der Straße von Malakka zuungunsten Indonesiens zu manipulieren (u.a. Bradford 2005).

Ein in ähnlicher Weise hemmender Zusammenhang erschließt sich, wenn man mit Blick etwa auf die vielen maritimen Grenz- und/oder Gebietskonflikte bedenkt, dass Debatten über das Fehlen von „hot pursuit“-Mechanismen zumindest auf das Vorhandensein von Seordnungspräsenzen in Räumen verweisen, die zudem über relativ klar gezogene Grenzverläufe verfügen, gerade jedoch für die derart disputierten Gebiete herausgestellt werden muss, dass sich hier in der Praxis, auch um Provokationen zu vermeiden, oftmals keinerlei staatliche Autoritäten bewegen, gerade hier also mitunter erhebliche Freiräume für die Verbreitung des maritimen Verbrechens und das Vorgehen der es tragenden Akteurskonstellationen existieren (u.a. Teitler 2002). Dies ist ein Punkt, der in ähnlicher Weise wiederum auch für die vielen der sich konfliktbedingt der Kontrolle der Autoritäten entziehenden innerstaatlichen Territorien gilt, die für sich genommen natürlich in besonderer Weise dem Souveränitätsgebot unter-

liegen, zugleich jedoch aufgrund ihres transnationalen „fall outs“ zu mitunter erheblichen Belastungen in den bilateralen Beziehungen führen und überdies Mittel, Kapazitäten und Aufmerksamkeiten binden, die dann – angesichts oftmals ohnehin strapazierter Budgets und/oder der Gleichzeitigkeit anderer nicht minder elementarer interner Probleme – letztlich an anderer Stelle fehlen und so eine entschiedenere Priorisierung maritimer Erforderlichkeiten im Denken und Handeln gerade der diesbezüglich als maßgeblich betroffen zu erachtenden südostasiatischen Staaten blockieren.

Wobei auch hier natürlich erhebliche Unterschiede bestehen und etwa mit Blick auf die Malakka-Straße herausgestellt werden muss, dass es, während das wirtschaftlich prosperierende Singapur zugleich über die in der Region bestaustatteten Seeordnungskräfte und den kleinsten von ihnen zu kontrollierenden Seeraum verfügt und es auch Malaysia mit der Reform seines maritimen Sicherheitsapparates in den vergangenen Jahren spürbar besser gelungen ist, seine nationalen Gewässer zu kontrollieren, vor allem indonesischerseits der gemeinsamen Grenzen bislang nicht oder nur im unzureichenden Maße gelingt, ein den sich stellenden Erfordernissen genügendes Maß an Sicherheit an Kontrolle zu garantieren. Als ein weiteres und ebenfalls schwerwiegendes Hemmnis neben Mangel an bzw. der ungleichen Verteilung erforderlicher Mittel und Kapazitäten muss i.d.Z. vor allem der Umstand unterstrichen werden, dass mit den jeweils nationalen Interessen und Dispositionen natürlich auch die Bedrohungspereptionen differieren und dass, während Singapur, dessen Wohlstand und Standing als maritime Nation auf der Sicherheit des dortigen Seehandelsweges beruht, und auch die zwei wichtigsten malaysischen Handelshäfen an dieser „Sea Line of Communication“ gelegen sind, entsprechende Anreize für ein resoluteres Vorgehen aufseiten der indonesischen Regierung nachweislich fehlen. Vielmehr lässt sich die handelswirtschaftliche Relevanz der Malakka-Straße für Indonesien als in vielerlei Hinsicht peripher klassifizieren, da sich in dort strukturell ohnehin benachteiligten Provinzen keinerlei relevante Handelshäfen befinden und als das Zentrum des indonesischen Warenumschlages vor allem Tanjung Priok, der an der Sunda-Straße gelegene Hafen der Hauptstadt Jakarta, fungiert.

Auch ist Indonesien, ebenso wie Malaysia, eher ein „coastal state“ denn eine „maritime nation“, weshalb beide mit den maritimen Räumen in der Region gänzlich andere Bedeutungen assoziieren als etwa Singapur, Tokyo, Washington oder Europa und sich hierbei eher an Konzepten wie der nationalen Einheit und/oder der Sicherung des Zugriffs auf die maritimen Ressourcen in den jeweils für sich

beanspruchten Seegebieten orientieren. Fordert Singapur also ein deutlich weiter reichendes Vorgehen, das zur Sicherung der Straße von Malakka auch auf die mit Kompetenzen verbundene Einbindung externer Akteure in Südostasien setzt, steht dieser auf den Erfordernissen des Markthandelsliberalismus basierenden Position die Haltung zweier regional ausschlaggebender Staaten gegenüber, für die und deren jeweiliges Selbstverständnis noch immer Überlegungen als maßgeblich erachtet werden können, die sich – in vielem historisch, strukturell und/oder auch innenpolitisch bedingt – eher auf nationale Größen konzentrieren, und in denen – in vielem noch immer realistischen Denkmustern folgend – gerade auch klassische Souveränitätsvorbehalte einen, wie dargelegt, nicht unerheblichen Einfluss auf die für das Management global wirksamer Herausforderungen erforderlichen Abwägungsprozesse nehmen (u.a. Mak 2006).

Derlei Unterschiedlichkeiten wirken sich derweil natürlich auch hemmend mit Blick auf die denkbaren Rollen, das Vorgehen und den Beitrag der externen Akteure in Südostasien aus. Ist dabei zunächst auf eine in der Region selbst recht diffuse Gemengelage hinsichtlich der Fragen zu verweisen, wer denn mit welchem externen Akteur in welchen Bereichen wie intensiv zusammenarbeiten will, liegt auf der Hand, dass auch etwa China, Indien, die USA, Japan, Australien oder Europa hochgradig divergierende Interessen in der Region verfolgen und entsprechend unterschiedliche Schwerpunkte und Vorgehensweisen wählen (u.a. Acharya 2001; Bradford 2004, 2005; Dosch 2004; Guo 2005; Möller 2006). Zwar eint sie alle letztlich die Einsicht in die Notwendigkeit zur Verbesserung der Sicherheitssituation (u.a. Bradford 2005), doch verfolgen nicht alle Akteure nur eine offene Agenda und dürfte vor allem für China, Indien und Washington mittelfristig ein Kalkül eine Rolle spielen, das implizit auch auf die strategische Sicherung politischen Einflusses zielt und folglich geeignet ist, dort, wo politische Einheit erforderlich wäre, zusätzliche Friktionen unter den südostasiatischen Anrainern zu provozieren. Auch gilt es speziell mit Blick auf die Rolle und das Vorgehen der USA zu verstehen, dass die von Washington betriebene Antiterrorpolitik gerade auch unter moderaten Muslimen in der Region z.T. erhebliche Befremdungen hervorgerufen hat und folglich ebenso kaum dazu beigetragen haben dürfte, die den Regierungen speziell in Indonesien und Malaysia aufgrund ihrer heimischen Oppositionen zur Verfügung stehenden Handlungsspielräume zu erhöhen (u.a. Mak 2006; Valencia 2006a; Young/Valencia 2003), wie die sie überdies in ihrem Stolz deutlich verletzend Rhetorik einer gerade auch hier zu lokalisierenden „Zweiten Front“ im Rahmen des weltumspannenden „Krieges

gegen den Terror“ gezeigt hat (u.a. Gershman 2002; Rüländ 2003).

Hinzu kommt, dass sich mit Blick primär auf das Vorgehen Washingtons ein oftmals als unangemessen empfundener Dialogstil beklagen lässt, der unter weitestgehender Ausblendung der jeweils lokalen Realitäten dazu neigt, dort, wo mit Blick auf bestehende Ressentiments ein eher auf Respekt und Gleichheit basierendes Aushandeln allseits tragbarer Lösungen und Kompromisse erforderlich wäre, Handlungsdrücke und Erniedrigungen zu generieren, die – wahrgenommen als machtpolitische Arroganz – nicht selten dazu führen, dass andernfalls, wenn auch mit Abstrichen, eventuell realisierbare Initiativen auch und gerade mit Blick auf den hier interessierenden Bereich, als letztlich unglaubwürdig wahrgenommen und/also vor allem von Malaysia und Indonesien entweder nur mit Zähneknirschen akzeptiert oder aber von vornherein zurückgewiesen werden. Ein Punkt, der sich zum einen sicherlich auch darüber dimensioniert, dass sich die von Washington initiierten maritimen Sicherheitsinitiativen oftmals außerhalb der internationalen Rechtsnormen bewegen (u.a. Beckman 2005; Shie 2004; Valencia 2006b), der sich zum anderen aber auch anhand des Umstandes illustriert, dass sich die USA unter dem Deckmantel der Terrorismusbekämpfung einerseits vehement um eine herbeizuführende Öffnung des Souveränitätsprinzips bemühen, andererseits jedoch nicht in dem erforderlichen Maße bereit sind, in den von ihr kontrollierten weltstrukturpolitischen Gremien wirksame Programme zu formulieren, die vor der Umsetzung eines derart weitreichenden Schrittes darauf gerichtet sind, etwa durch eine gerechtere Welthandelsordnung und eine als umfassend verstandene Entwicklungsagenda überhaupt erst die Basis und Voraussetzung dafür zu schaffen, dass die hiervon potenziell betroffenen Staaten auch aus eigenen Stücken in der Lage sind oder wären, die mit ihren Souveränitätsrechten verbundenen Pflichten in wirklich effizienter Weise zu realisieren (u.a. Stiglitz 2002, 2006).

Dies, die vorliegenden Darstellungen abschließend, verweist auf ein weiteres, vor allem auch mittelfristig bedeutsames Hemmnis und Defizit der bis dato erkennbaren Anstrengungen zur Förderung der maritimen Sicherheit und zur Bekämpfung des Terrorismus in Südostasien. Zwar hat sich, wie dargelegt, und trotz aller bestehender Hemmnisse, in den zurückliegenden Jahren speziell das Vorgehen in der operativen Gefahrenabwehr deutlich verstärkt und ist im Zuge dessen, wie ebenfalls angedeutet, gerade auch der Stärkung der hierfür erforderlichen Kapazitäten ein aus Sicht sowohl der regionalen als auch der externen Akteure gewichtiges Maß an Aufmerksamkeit zuteil geworden, doch bleiben die

diesbezüglich erkennbaren Anstrengungen (a) nicht nur weit hinter den bestehenden Erfordernissen zurück, sondern es scheint, als vollzögen sie sich auch (b) weitgehend isoliert von dem mittel- und längerfristig ebenso elementaren Notwendigkeiten der zuvor als primär strukturell bezeichneten Art (u.a. Banlaoi 2005). Was nicht meint, dass die externen Initiativen in den Bereichen des Trainings wie auch der „technical“ und/oder „financial assistance“ nicht als durchaus begrüßenswert anzuerkennen wären oder dass es nicht auch durchaus erkennbare Ansätze zur Transformation der der Verbreitung auch künftiger Unsicherheiten förderlichen Kontextbedingungen gäbe, aber doch einräumt, dass das bis hierhin erkennbare Vorgehen auf eine eindeutige „bias“ zugunsten des zwar kurzfristig möglicherweise wirksamen und zweifellos erforderlichen Handelns in den Bereichen der Repression und des „law enforcement“ verweist, die für die Schaffung auch nachhaltiger Stabilität hingegen erforderlichen Anstrengungen in den Bereichen etwa des State Building und der Entwicklungspolitik jedoch weit hinter dem zurückbleiben, was erforderlich wäre, um sowohl dem panislamistischen Terrorismus als auch dem organisierten Verbrechen in der Region über kurz oder lang die ihnen zuträglichen Nährböden zu entziehen.

Natürlich sind derlei Erfordernisse hochgradig komplex. Und natürlich ist gerade auch deshalb nicht davon auszugehen, dass sich sichtbare Erfolge quasi von heute auf jetzt und/also im Rahmen einer kurzfristigen Handlungs- und Erwartungslogik herbeiführen lassen. Doch gilt, dass sich wirklich substanzielle Entwicklungen in der Frage der maritimen Sicherheit Südostasiens nicht allein über den repressiven Sektor realisieren, und folglich – mit Blick nicht zuletzt auch auf dessen strukturellen Schwächen – ein Vorgehen als erforderlich erscheint, das sich der Problematik in holistischer Weise nähert und auf wirklich nachhaltige Erfolge in der stärkenden Überwindung der für die Region, ihre Volkswirtschaften und Staaten in vielerlei Hinsicht charakteristischen Defizite setzt.

Begreift man die regionalen Staaten also grundsätzlich als zu schwach und geht man, wie Teitler, davon aus, dass „the weaker a state, the more reluctant it shows to cooperate with its neighbours“ (2002:73), dürfte der Schlüssel zur Überwindung auch der hemmenden Souveränitätsvorbehalte in der Region weniger in der Erzeugung eines übersteigerten machtpolitischen Drucks als vielmehr darin zu sehen sein, dass man sich, aufbauend auf einem partnerschaftlichen Dialogstil, externerseits sehr viel stärker um einen Kooperationsrahmen bemüht, der die Vorteile des Vorgehens weniger einseitig verteilt und unter Berücksichtigung wirksamer Differenzen und vor allem auch Sensibilitäten gerade die strukturellen

Realitäten zum Maßstab und Ausgangspunkt nimmt, um so auch in den Bereichen präventiver Nachhaltigkeit wirksame Erfolge und/oder zumindest Fortschritte zu generieren.

4 Fazit

Ziel der vorliegenden Ausführungen war, (a) einen einführenden Einblick in die mit Blick auf Südostasien bestehende Gefahr des maritimen Terrorismus zur Verfügung zu stellen, im Zuge dessen – und implizit der Frage folgend: „How real is the threat?“ – (b) Orientierungen, Fähigkeiten und Kapazitäten der in Frage kommenden terroristischen Gruppen zu dimensionieren und, schließlich, (c) nicht nur die bis dato erkennbaren Maßnahmen und Initiativen zur Abwehr und Bekämpfung speziell maritimer Terrorismusgefahren, sondern zudem auch die in diesem Zusammenhang wirksamen Hemmnisse zu diskutieren. Trotz der notwendigerweise an der Oberfläche bleibenden Darstellungen lassen sich dabei die nachfolgenden Einsichten formulieren.

Erstens: Aufgrund ihrer strukturellen Schwächen und der weit verbreiteten Sicherheitsdefizite scheint die Region gerade auch seewärts operierenden Terroristen ein noch immer in vielerlei Hinsicht zuträgliches strategisches Umfeld zur Verfügung zu stellen. Auch verfügt die Region, legt man Strategien zugrunde, die darauf zielen, einen möglichst weitreichenden ökonomischen Schaden zu generieren, über eine Vielfalt aus terroristischer Sicht potenziell attraktiver Anschlagziele. Zwar mögen die diesbezüglich in Frage kommenden terroristischen Gruppen in den vergangenen Jahren z.T. erheblich geschwächt und in ihren Handlungs- und Bewegungsfreiräumen eingeschränkt worden sein, doch ist davon auszugehen, dass sie als nach wie vor stark genug gelten können, um auch größere Anschlagsvorhaben erfolgreich zu realisieren. Auch ist davon auszugehen, dass sie über die erforderlichen Potenziale verfügen, um sich sicher in den maritimen Räumen zu bewegen und die diese betreffenden Ordnungsdefizite für sich und ihre Zwecke und Vorhaben zu instrumentalisieren.

Zweitens: Die Staaten Südasiens sind sich dieser Gefährdung bewusst und haben in den zurückliegenden Jahren schrittweise damit begonnen, ihre jeweils nationalen wie regionalen Anstrengungen zu ihrer Abwehr und Bekämpfung zu intensivieren. Auch die externen Akteure haben ihr Vorgehen in spürbarer Weise verstärkt. Gleichwohl scheinen die Hemmnisse einer effizienteren Kooperation die feststellbaren Fortschritte deutlich zu überwiegen und es ließen sich noch immer z.T. gravierende Sicherheitslücken sowohl mit Blick auf die jeweils

nationalen Gewässer und ihre Grenzen als auch hinsichtlich der Sicherheit der Seehandelswege und Häfen in der Region diagnostizieren.

Drittens: Liegt das diesbezüglich zentrale Hemmnis nicht zuletzt in der nach wie vor weit verbreiteten Gültigkeit der mit den Ordnungsvorstellungen in der Region verbundenen klassischen Souveränitätsvorbehalte, wirken sich natürlich auch die ihren spezifischen Fortbestand erklärenden und sich wechselseitig verstärkenden Einzelfaktoren wie etwa das wechselseitige Misstrauen, die Staatlichkeitsdefizite, der postkoloniale Stolz und Nationalismus oder die weit verbreiteten maritimen Grenz-, Gebiets- und Ressourcenkonflikte unmittelbar hemmend auf das Zustandekommen, die Tiefe und Effizienz der sich entwickelnden Kooperationsbemühungen aus. Hinzu kommen höchst unterschiedlich verteilte staatliche Kapazitäten, z.T. stark divergierende Bedrohungspereptionen, ein mitunter unangemessenes Vorgehen in der Artikulation externer Interessen sowie, mit Blick auf Fragen der Prävention und Nachhaltigkeit, eine als allzu ausschließlich erscheinende Orientierung jeweiliger Maßnahmen und Initiativen auf den voranstehend als operativ bezeichneten Bereich.

Viertens: Der strukturelle Bereich des Vorgehens hingegen bleibt weit hinter den sich stellenden Erfordernissen zurück, sodass es nicht nur als äußerst fragwürdig erscheint, den bis dato erreichten Stand als eine substanzielle Verbesserung der maritimen Sicherheitssituation zu verstehen, sondern darüber hinaus auch ausdrücklich bezweifelt werden muss, dass sich auf diese Weise ein auch mittel- und längerfristiger Beitrag zur Sicherheit der gleichermaßen für den weltumspannenden Handel wie auch die Region so elementaren maritimen Räume gegenüber der Möglichkeit eines seewärts orientierten und operierenden Terrorismus in Südostasien generieren lässt.

Zwar gilt, dass gerade mal zwei Prozent der in den vergangenen drei Jahrzehnten weltweit zu verzeichnenden Terroroperationen gegen maritime Anschlagziele gerichtet waren, doch gilt auch, dass „from the mid-1990s terrorism in this arena began to show signs of increasing frequency and levels of sophistication“ (Herbert-Burns 2005:163), sodass ein entsprechendes Vorgehen gerade auch mit Blick auf Südostasien, wie angedeutet, als „alles andere als ausgeschlossen“ erscheint. Zudem fallen hier Ziele, Motivationen und Kapazitäten zusammen und dürften sich die bislang in vielem nur zögerlich entwickelnden Abwehrmaßnahmen als letztlich in vielerlei Hinsicht unzureichend erweisen, um sich den bestehenden Herausforderungen sowohl kurz- als auch mittel- und längerfristig in tatsächlich wirksamer Art und Weise entgegenzustellen.

Es bleibt abzuwarten, in welche Richtung sich das Vorgehen entwickelt. Bis dahin jedoch gilt, dass auch „[large scale] maritime terrorism in Southeast Asia is [not] a question of if, but rather of when and where“, oder – möglicherweise noch sehr viel weitreichender – „not a question of when, but of how often and what are we going to do about it“ (Banlaoi 2005:67). Sicher jedoch ist, dass auch ein nachhaltiger Erfolg gerade die strukturellen Erfordernisse weder übersehen noch vernachlässigen darf und sich Sicherheit, so es eine solche denn gibt, nicht allein repressiv installieren oder durch die Erzeugung eines die auch jenseits der Meere und Gewässer bestehenden regionalen Probleme ignorierenden Handlungsdrucks über das sprichwörtliche Knie externer Macht- und Interessenpolitik brechen lässt. Was also ist zu tun? Wann wird damit begonnen? Und welche Schlüsse lassen sich hieraus auch für andere Problembereiche ziehen?

Literatur

- Abhyankar, Jayant (2006), „Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea: A Global and Regional Outlook“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.1-22
- Abuza, Zachary (2004), „The State of Jeemah Islamiya“, in: *The Fletcher Forum of World Affairs*, Vol.28, No.1, S.93-112
- Acharya, Amitav (2001), *Constructing a Security Community in Southeast Asia. ASEAN and the Problem of Regional Order*, London/New York: Routledge
- Amirell, Stefan Eklöf (2006), „Political Piracy and Maritime Terrorism: A Comparison between the Straits of Malacca and the Southern Philippines“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.52-67
- Banlaoi, Rommel C. (2005), „Maritime Security Outlook for Southeast Asia“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University, S.59-80
- Beckman, Robert C. (2005), „Legal Implications of the Proliferation Security Initiative“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University,

- S.215-228
- (2002), „Combatting Piracy and Armed Robbery against Ships in Southeast Asia: The Way Forward“, in: *Ocean Development & International Law*, Vol.33, S.317-341
- Berger, Bernt & Gießmann, Hans-Joachim (2003), „Transnational Security Challenges in Southeast Asia. Departing from a Crossroads?“, in: *Dialogue + Cooperation*, No.3/2003, S.17-24
- Bolte, Patrick, Möller, Kay & Rzyttka, Osman (2003), *Politischer Islam, Separatismus und Terrorismus in Südostasien. Indonesien, Malaysia, Philippinen*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik
- Bradford, John F. (2004), „Japanese Anti-Piracy Initiatives in Southeast Asia: Policy Formulation and the Coastal States Responses“, in: *Contemporary Southeast Asia*, Vol.26. No.3, S.480-505
- (2005), „The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia“, in: *Naval War College Review*, Vol.58, No.3, S.63-86
- Chalk, Peter (2003), „Regional Transnational Security Challenges“, in: Vaughn, Bruce (Hrsg.), *The Unraveling of Island Southeast Asia? Governmental, Communal and Regional Instability*, Westport u.a.:Praeger Publishers, S.121-147
- (1997), *Grey-Area Phenomena in Southeast Asia: Piracy, Drug Trafficking and Political Terrorism*, Canberra: The Australian National University/Strategic and Defence Studies Centre/Research School of Pacific and Asian Studies
- Cozens, Peter (2005), „Some Reflections on Maritime Boundary and Territorial Disputes in the Asia-Pacific with a Focus on the South China Sea“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University, S.111-138
- Daase, Christopher (2006), „Terrorgruppen und Massenvernichtungswaffen“, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, No.48/2005, S.31-38
- (2000), „Internationale Risikopolitik. Ein Forschungsprogramm für den sicherheitspolitischen Paradigmenwechsel“, in: Daase, Christopher, Feske, Susanne & Peters, Ingo (Hrsg.), *Internationale Risikopolitik*, Baden-Baden: Nomos, S.9-35
- David, Harald (2003), *Die ASEAN zwischen Konflikt, Kooperation und Integration*, Hamburg: Mitteilungen des Instituts für Asienkunde, No.371
- Dosch, Jörn (2004), „Der Verhältnis der EU und der USA zur Region Südostasien“, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, B21-22/2004, S.7-14

- (2003), „The Association of Southeast Asian Nations – A German Perspective“, in: *Dialogue + Cooperation*, No.3/2003, S.49-54
- Fort, Brian (2006), „Transnational Threats and the Maritime Domain“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.23-36
- Frécon, Eric (2006), „Piracy and Armed Robbery at Sea along the Malacca Straits: Initial Impressions from Fieldwork in the Riau Islands“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.68-83
- Gershman, John (2002), „Is Southeast Asia the Second Front?“, in: *Foreign Affairs*, Vol.81, No.4, S.60-74
- Gunaratna, Rohan (2002), *Inside Al Qaeda. Global Network of Terror*, London: Hurst
- (2000), „The Evolution and Tactics of the Abu Sayyaf“, in: *Jane's Intelligence Review*, Vol.13, No.7, S.29-32
- Guo, Xinning (2005), *Anti-Terrorism, Maritime Security and ASEAN-China Cooperation: A Chinese Perspective*, Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, Trends in Southeast Asia Series, No.15
- Haake, Jürgen (2003), *ASEAN's Diplomatic and Security Culture. Origins, Developments, Prospects*, London: Rotledge/Couzon
- Heiduk, Felix & Möller, Kay (2004), *Maritimer Terrorismus in Südostasien und die Regional Maritime Security Initiative*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, Diskussionspapier der Forschungsgruppe „Globale Fragen“
- Herbert-Burns, Rupert (2005), „Terrorism in the Early 21st Century Maritime Domain“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University, S.155-178
- IMB siehe International Maritime Bureau
- International Crisis Group (2003), *Jeemah Islamiyah in Southeast Asia. Damaged but still dangerous*, Brüssel/Jakarta: ICG Asia Report No.63
- (2002), *Al Qaeda in Southeast Asia. The Case of the 'Ngruki-Network' in Indonesia*, Brüssel/Jakarta: ICG-Briefing

- International Maritime Bureau (2007a), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report: 01 January – 31 December 2006*, Essex
- (2007b), *IMB piracy report notes decline in piracy*. Online: <http://www.icc-ccs.org/main/news.php?newsid=83> (Aufruf: 17.05.2007)
- (2006), *Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report: 01 January – 31 December 2005*, Essex
- Jamaluddin, J.M. (2005), „Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia“, in: *Asian Defence Journal*, No.5/2005, S.4-8
- Jenkins, Brian Michael, Cordes, Bonnie, Gardela, Karen & Petty, Geraldine (1983), *A Chronology of Terrorist Attacks and other Criminal Actions against Maritime Targets*, Santa Monica: RAND-Corporation
- Kingsbury, Damien & Fernandes, C. (2005), „Terrorism in Archipelagic Southeast Asia“, in: Kingsbury, Damien (Hrsg.), *Violence in Between. Conflict and Security in Archipelagic Southeast Asia*, Melbourne/Singapur: Monash University Press/Institute for Southeast Asian Studies, S.9-52
- Liss, Carolin (2006), „Private Military and Security Companies in the Fight against Piracy in Southeast Asia“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.103-133
- Mak, J.M. (2006), „Unilateralism and Regionalism. Working together and alone in the Malacca Straits“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.134-162
- Ministry of Foreign Affairs (2006), *Grant Aid to Indonesia for the Construction of Patrol Vessels for the Prevention of Piracy, Maritime Terrorism and Proliferation of Weapons*. Online: <http://www.mofa.go.jp/announce/announce/2006/6/0616-3.html> (Aufruf: 30.06.2006)
- Mo, John (2002), „Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia“, in: *Ocean Development & International Law*, Vol.33, S.343-358
- MOFA siehe Ministry of Foreign Affairs
- Möller, Kay (2006), *Maritime Sicherheit und die Suche nach politischem Einfluss in Südostasien*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik
- Moon, Chung-In & Chun, Chaesung (2003), „Sovereignty. Dominance of the Westphalian Concept and Implications for Regional Security“, in: Alagappa, Muthiah (Hrsg.), *Asian Security Order. Instrumental and Normative Features*,

- Stanford: Stanford University Press, S.106-137
- Ong, Graham Gerard (2004), *'Ships can be dangerous, too': Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia*, Singapur: Institute for Southeast Asian Studies, International Politics & Security Series, No.1
- Raymond, Catherine Zara (2006), „Maritime Terrorism in Southeast Asia. Potential Scenarios“, in: *Terrorism Monitor*, Vol.4, No.7, S.1-2
- (2005), „Maritime Terrorism. A Risk Assessment: The Australian Example“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University, S.179-212
- Rogers, Steven (2004), „Beyond the Abu Sayyaf. The Lessons of Failure in the Philippines“, in: *Foreign Affairs*, Vol.83, No.1, S.15-20
- Rüland, Jürgen (2003), „Südostasien nach dem 11. September 2001. Islam, Sicherheit und Demokratie in einer strategischen Weltregion“, in: *Zeitschrift für Politikwissenschaft*, Jg.13, No.1, S.143-163
- Santos, Eduardo Ma R. (2006), „Piracy and Armed Robbery against Ships in the Philippines“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.37-51
- Schneckener, Ulrich (2004a), *States at Risk. Fragile Staaten als Sicherheits- und Entwicklungsproblem*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik
- (2004b), *Transnationale Terroristen als Profiteure fragiler Staatlichkeit*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik
- (2003), „Staatszerfall als globale Bedrohung. Fragile Staaten und transnationaler Terrorismus“, in: *Internationale Politik*, Jg.58, No.11, S.11-19
- (2002), *Netzwerke des Terrors. Charakter und Strukturen des transnationalen Terrorismus*, Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik
- Schofield, Clive & Storey, Ian (2005), „Energy Security in Southeast Asia: The Impact of Maritime Boundary and Territorial Disputes“, in: *Harvard Asia Quarterly*, Vol.9, No.4. Online: <http://www.asiaquarterly.com> (Aufruf: 18.12.2006)
- Shie, Tamara Renee (2006), „Maritime Piracy in Southeast Asia: The Evolution and Progress of Intra-ASEAN Cooperation“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.163-189
- (2004), *Ports in a Storm? The Nexus between Counterterrorism, Counter-*

- proliferation and Maritime Security in Southeast Asia*, Honolulu: Centre for Strategic and International Studies/Pacific Forum
- Singh, Daljit (2005), „Cooperative Security Measures. India and Southeast Asia“, in: Raghavan, V.R. & Fischer, Karl (Hrsg.), *Security Dimensions of India and Southeast Asia*, New Delhi: Tata MacGraw-Hill, S.80-90
- Stiglitz, Joseph (2006), *Die Chancen der Globalisierung*, Berlin: Siedler
- (2002), *Die Schatten der Globalisierung*, Berlin: Siedler
- Tan, Andrew (2002), „Terrorism in Singapore. Threats and Implications“, in: *Contemporary Security Policy*, Vol.23, No.3, S.1-18
- (2000), *Armed Rebellion in the ASEAN-States. Persistence and Implications*, Canberra: The Australian National University//Strategic and Defence Studies Centre
- Teitler, Ger (2002), „Piracy in Southeast Asia. A Historical Comparison“, in: *Maritime Studies*, Vol.1, No.1, S.67-83
- Valencia, Mark J. (2006a), „The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia“, in: Ong-Webb, Graham Gerard (Hrsg.), *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Leiden/Singapur: International Institute for Asian Studies/Institute of Southeast Asian Studies, S.84-102
- (2006b), *The Proliferation Security Initiative in Perspective*, Nautilus Institute: Policy Forum Online. Online: <http://www.nautilus.org/fora/security/0641Valencia.html> (Aufruf: 06.06.2006)
- Weeks, Stanley (2005), „New Initiatives for Maritime Cooperation“, in: Ho, Joshua & Raymond, Catherine Zara (Hrsg.), *The Best of Times, the Worst of Times. Maritime Security in the Asia-Pacific*, Singapur: Institute of Defence and Strategic Studies/Nanyang Technological University, S.251-258
- Young, Adam J. & Valencia, Mark J. (2003), „Conflation of Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Rectitude and Utility“, in: *Contemporary Southeast Asia*, Vol.25, No.2, S.269-283