

WAS HAT CHINA IM INDISCHEN OZEAN VOR?

EINE LAGEFESTSTELLUNG

Raimund Wallner, Oktober 2015

Es vergeht kaum ein Tag ohne Meldungen und Berichte über Chinas selbstbewusstes Gebahren im Südchinesischen Meer, durch das 30% des weltweiten Seehandels verlaufen. Am 26. Oktober die-

Chinas maritime Macht bereits in einem weit entfernten Seegebiet ihren Einfluss geltend zu machen beginnt: Dem Indischen Ozean.

Die Hälfte des Containeraufkommens der Welt und zwei Drittel allen Öls werden über den Indischen Ozean verschifft. 80% der Ölver-

und ihren Strategen hat China nicht nur gelernt, dass vitale Seeverbindungswege geschützt werden müssen, sondern auch, dass große Marineeinheiten und Uboote, die fernab der Heimatstützpunkte operieren oder fremde Häfen anlaufen, Einfluss und, wenn nötig, auch Zwang ausüben können. Und auch dass Seemacht bedeutet, überall dort in Übersee intervenieren zu können, wo die eigene Präsenz - seien es Investitionen oder sei es Personal - gefährdet scheint.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es deshalb nicht, dass im Herbst 2014 zwei chinesische Uboote der SONG-Klasse, unterwegs zu ihrem Einsatz im Golf von Aden, erstmals einen Auslandshafen besuchten und in Colombo, der Hauptstadt Sri Lankas, festmachten. Nicht etwa im Marinestützpunkt, sondern im von China gebauten und betriebenen Container-Terminal der Stadt und pikanterweise zeitgleich mit dem Staatsbesuch des japanischen Ministerpräsidenten. Darüber hinaus hatte es die Regierung Sri Lankas unterlassen, den großen indischen Nachbarn vorab über den Uboot-Besuch zu informieren. Im Mai dieses Jahres lief ein modernes konventionelles Uboot der YUAN-Klasse, das über außenluftunabhängigen Antrieb (AIP) mit Stirlingmotoren verfügt, in Karatschi/Pakistan ein. Nach monatelangen Medienspekulationen gab im Oktober das Verteidigungsministerium in Islamabad bekannt, dass sich die pakistanische Marine für den Kauf von 8 Booten der YUAN-Klasse entschieden habe¹ und 4 davon in Karatschi gebaut würden.



Quelle: Sammlung Raimund Wallner

ses Jahres demonstrierten die USA erstmals seit drei Jahren wieder ihre Auffassung von der Freiheit der Meere gemäß UN-Seerechtskonvention, als der Aegis-Zerstörer USS LASSEN in die Zwölfmeilenzone des künstlich aufgeschütteten Subi-Riffs im Spratly-Archipel vordrang. So lange hatte Washington bei teilweise medial begleiteten Aufklärungsflügen zugesehen, wie Peking mit Landgewinnungsmaßnahmen bei den Spratlys, den Paracel-Inseln und am Scarborough Shoal seinen hoheitlichen Anspruch auf rund 90% jenes Randmeergebietes innerhalb der „Nine-dash line“ (s. Karte) buchstäblich „untermauerte“. Doch dieses aggressive Auftreten vor der eigenen Haustür lenkt davon ab, dass

sorgung Chinas verlassen das drittgrößte Weltmeer über das Nadelöhr der Malakka-Straße in Richtung seiner Empfängerhäfen am Südchinesischen Meer. Der Indik als Drehscheibe der Handels- und Energieströme ist eine der Bühnen, auf der ein zentrales Element dessen, was Präsident Xi den „Chinesischen Traum“ nennt - die Transformation des Reiches der Mitte in eine militärische, vor allem maritim geprägte Macht - zu besichtigen ist. Von den traditionellen Seemächten



Herbst 2014 - Zwei chinesische Uboote der SONG-Klasse im Hafen von Colombo/Sri Lanka. Quelle: PLAN

¹ Ab 2005 verhandelte TKMS/HDW, unterstützt durch die deutsche Amts- und Marineseite, jahrelang über die Lieferung von 3 bis 5 Ubooten der Klasse 214 an den „strategischen Partner“ Pakistan. Offiziell scheiterte das Geschäft an der Finanzierung. Der deutsche Schwergewichtstorpedo DM2A4 jedoch konnte in großer Stückzahl verkauft werden, bewaffnet jetzt die pakistanischen AGOSTA 90-Boote und ab 2020 vermutlich auch die YUAN-Klasse.

Uboot-Operationen sind nicht geeignet, Chinas durchaus nachvollziehbare Ambitionen transparent zu machen, Publikationen schon eher. So zeigt Pekings Ende Mai 2015 auch in Englisch veröffentlichtes Verteidigungsweißbuch, dass die Marine der Volksbefreiungsarmee (PLAN) ihren Fokus von der „Verteidigung des Küstenvorfelds“ verschieben wird zum „Schutz des freien Seeraums“

- eine Änderung, unter der die neuen Aktivitäten im Indischen Ozean - zusammen mit der „Maritimen Seidenstraßen-Initiative“ (s.u.) - sich in den Kontext einer chinesischen Gesamtstrategie fügen. Für die Schaffung einer „Blue Water Navy“ und die Expansion seiner Seemacht investiert China mit modernsten Schiffen und Ubooten weit mehr in die PLAN als in die anderen Teilstreitkräfte und baut derzeit seinen zweiten Flugzeugträger. Noch ist der gesamte offizielle chinesische Verteidigungshaushalt mit rd. 141 Mrd. USD im Jahr 2015 nur unwesentlich höher als das Budget der US Navy allein, aber die jährlichen zweistelligen Wachstumsraten verdeutlichen die Tendenz: Noch 2006 entsprach der Etat der Volksbefreiungsarmee mit 35 Mrd. USD in etwa dem der Bundeswehr.

Das Lieblingsprojekt Präsident Xi's braucht den Indik als Projektionsfläche: Es befasst sich mit der Expansion und Absicherung maritimer und kontinentaler Routen zwischen Asien und Europa über den Mittleren Osten. Xi's duale „Seidenstraßen-Initiative“ ist ein nach Westen gerichteter strategischer Stoß, um Chinas politischen, wirtschaftlichen und militärischen Einflussbereich zu erweitern. Die Kontinentale Seidenstraße ist angelegt, um China mit Zentralasien, dem Kaspischen Becken und Europa zu verbinden. Die Maritime Seidenstraße, mit ihrem Schwerpunkt auf prestigeträchtigen Infrastrukturprojekten, zielt auf Schlüsselstaaten entlang der großen Handelsarterien am Indischen Ozean. In Zeiten abnehmenden Wirtschaftswachstums sind Chinas Infrastrukturexporte



Quelle: Sammlung Raimund Wallner

zudem geeignet, heimische Überproduktion zu kompensieren. Kommerzielle Durchdringung ganzer Volkswirtschaften wird als wohlwollende Investition etikettiert, Kredit als Entwicklungshilfe. So gewinnt Peking lukrative internationale Verträge für seine Staatsfirmen, mit der Zielsetzung, ökonomisches Gewicht in strategische Durchsetzungskraft zu verwandeln.

Die Maritime Seidenstraße ist Bestandteil der „Perlenschnur-Strategie“ Chinas: Das Bemühen um maritime Abstützungsrechte in ausgesuchten Küstenstaaten, die vorher mit den oben beschriebenen Maßnahmen in wirtschaftliche Abhängigkeit gebracht wurden. Der Schlüsselstaat im Rahmen dieser Strategie ist Pakistan, gleichsam das Verbindungselement zwischen Maritimer und Kontinentaler Seidenstraße. Während seines Staatsbesuchs dort im April dieses Jahres eröffnete Xi das Projekt, das die widerspenstige, muslimisch geprägte Provinz Xinjiang mit dem Arabischen Meer über einen 3.000

km langen Überlandtransport-Korridor verbinden soll, der im von China gebauten pakistanischen Hafen Gwadar (westlich Karatschi) enden wird.

Seit Februar 2014 besteht eine militärische Übereinkunft der PLAN mit Djibouti zur Nutzung von Versorgungseinrichtungen, und nach Verlautbarungen der Regierung des kleinen Landes will China einen eigenen Marinestützpunkt in Obock, Djiboutis nördlicher Hafenstadt, bauen. Ein anderes Beispiel, wie Peking an den Rändern des Indischen Ozeans Einfluss zu gewinnen sucht, ist Sri Lanka. Noch mit dem seit Januar dieses Jahres abgewählten chinafreundlichen Präsidenten Rajapaksa wurden Verträge geschlossen, die das an Hauptschiffahrtsrouten gelegene Land zum Stützpunkt entlang jener Perlenschnur ertüchtigen könnten. Die neue Regierung unter Präsident Sirisena verhält sich jedoch nicht im Sinne dieser chinesischen Vorstellungen und hat wiederholt erklärt, dass nun neue Kriterien an ausländische Marinebesuche angelegt würden und vor allem, dass man Indien stets informiert halten werde.

Um auf die beiden eingangs erwähnten, je zwei Monate dauernden Ubootvorstöße in den Indik mit Hafenaufenthalten in Colombo und Karatschi zurückzukommen: Es handelt sich vermutlich um Versuchsballons zur Vorbereitung zukünftiger regelmäßiger Ope-



Pakistan hat 8 Uboote der chinesischen YUAN-Klasse unter Vertrag, Thailand erwägt die Beschaffung von 3 solcher Boote mit Stirling-AIP. Quelle: PLAN

rationen, die der Sammlung von Erfahrungen mit dem Seegebiet, der Messung hydrographischer Daten und der Aufklärung dienen - im Falle Pakistans sicher auch der Demonstration des Waffensystems YUAN im Rahmen der laufenden Vertragsverhandlungen zur Beschaffung von acht Einheiten. Nachdem die Marine Thailands Berichten zufolge ebenfalls den Erwerb von drei Booten der YUAN-Klasse in Erwägung ziehen soll, könnten in beiden Staaten mittelfristig logistische Stützpunkte für die chinesische konventionelle Ubootwaffe entstehen, einschließlich entsprechender Ausbildungs- und Übungseinrichtungen. Demnächst wird es darüber hinaus zur Einsatzreife des nuklearen Angriffsubootes der SHANG-Klasse kommen, deren Fähigkeiten der PLAN eine neue operative Qualität verleihen und die strategische Lage für Indien und die in der Region operierenden westlichen Seemächte nachhaltig verändern werden.

Natürlich sind all diese Aktivitäten Chinas im Indischen Ozean nicht nur Teil eines größeren Plans der Machtprojektion in den Mittleren Osten, nach Afrika, bis hin nach Europa, sondern sie fordern die Vereinigten Staaten heraus und untergraben die vorteilhafte geostrategische Lage der Regionalmacht Indien. Die beiden bevölkerungs-

reichsten Staaten der Erde, China und Indien, stehen in einer sehr komplexen Beziehung zueinander, die nicht nur Konkurrenz, sondern auch Konfliktpotential beinhaltet. Die Regierung von Ministerpräsident Narendra Modi gab unlängst bekannt, dass Indien 2027 über eine 200 Schiffe zählende Marine mit drei Flugzeugträgerkampfgruppen und nukleargetriebenen Ubooten verfügen soll. Wie aufgezeigt, zielen die zunehmenden Uboot-Aktivitäten Chinas zwar nicht direkt auf Indien, aber dennoch werden Neu-Delhis sicherheitspolitische Maßnahmen an einer Verbesserung der Fähigkeiten zur Ubootjagd (ASW) der indischen Marine in allen drei Dimensionen nicht vorbeikommen.

Erste Indikationen hierfür lassen sich an dem eindeutigen ASW-Schwerpunkt des jährlichen multilateralen, indisch-geführten Marinemanövers „MALABAR“ erkennen: Ab Mitte Oktober dieses Jahres beteiligten sich über sechs Tage Einheiten der indischen, amerikanischen und japanischen Marine an den anspruchsvollen Übungen. Erstmals wieder seit 2007 - quasi als Ausweis der Erweiterung japanischer militärischer Optionen - entsandten die Maritimen Selbstverteidigungskräfte (MSDF) einen Zerstörer - die FUYUZUKI - in den Golf von Bengalen. Dass

sich hier eine neue Allianz zu formen beginnt, lässt der von Indien und USA geäußerte Wunsch nach einer permanenten Teilnahme der MSDF an „MALABAR“ erkennen. Von US-Seite beteiligten sich u.a. der Flugzeugträger THEODORE ROOSEVELT, der Kreuzer NORMANDY und das nukleare Angriffsuboot CITY OF CORPUS CHRISTI (LOS ANGELES-Klasse). Indien steuerte neben Zerstörern und Fregatten das Uboot der KILO-Klasse SINDHUVIJAY bei.

Chinas Aktivitäten im Indischen Ozean lassen deutlich werden, dass es die Rolle einer Führungsmacht anstrebt, mit eigenen Allianzen und multilateralen Institutionen, ganz sicher nicht die Rolle eines Mitglieds in einer US-geführten globalen Sicherheitsarchitektur. Peking baut seine Marine als Werkzeug zur Sicherung seiner Souveränität über umstrittene Gebiete an seiner unmittelbaren Peripherie ebenso aus wie zur Machtprojektion in entfernten Ländern. Der Indische Ozean, das neue geopolitische Zentrum der Welt, kommt Peking dafür als Experimentierfeld zur Errichtung einer „pax sinica“ sehr gelegen.

USS THEODORE ROOSEVELT, der indische Flottentanker SHAKTI und der japanische Zerstörer FUYUZUKI bei der Betankung während Manöver „MALABAR“ im Golf von Bengalen am 18.10.2015. Quelle US Navy

