

Geostrategische Verschiebungen und maritime Bedrohungen im Indopazifik

Autor(en): **Ghosh, P.K. / Baumann, H.-C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **180 (2014)**

Heft 9

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515481>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Geostrategische Verschiebungen und maritime Bedrohungen im Indopazifik

Mit der Verweigerung einer schweizerischen Partizipation an der Operation NAVFOR (Atalanta) der EU sind Fragen maritimer Sicherheit weitgehend aus der öffentlichen Diskussion in der Schweiz verschwunden. Die Problematik der Piraterie und maritimer Bedrohungen generell bleibt allerdings virulent. Geopolitische Verschiebungen und strategische Rivalitäten in Asien und die ökonomische Bedeutung dieser Region für Europa machen die Gewässer des Indopazifik zum Brennpunkt maritimer Bedrohungen und potenzieller militärischer Konflikte. Sichere Handelsrouten im Indischen Ozean und im westlichen Pazifik sind auch für Europa von strategischem Interesse.

P. K. Ghosh, H.-C. Baumann*

Akademische und militärische Debatten zu maritimen Bedrohungen und zu geopolitischen Verschiebungen in Asien greifen zusehends auf das Konstrukt des Indopazifik zurück, das im deutschen Sprachgebrauch primär in der Meeresbiologie Verwendung findet. Das Konzept fasst die gefährdetsten und territorial umstrittensten maritimen Regionen Asiens zusammen: den Indischen Ozean und den westlichen Pazifik, die seit Jahrhunderten als Handelsrouten dienen und China, Südostasien, Südasien, die Arabische Halbinsel, Europa und Ostafrika verbinden.

Spätestens seit den sieben Expeditionen des chinesischen Admirals Zheng He und seiner Flotten im 15. Jahrhundert in den

Pazifik und in den Indischen Ozean dienen die Ozeane als wichtigstes Medium sowohl für Kriegs- wie für Friedensaktivitäten, vom maritimen Handel über die Piraterie bis zu zwischenstaatlichen Konflikten. Heute werden 90 Prozent des Welt Handels über die Meere transportiert.¹ Viele der verkehrsreichsten und strategisch bedeutendsten maritimen Handelsrouten liegen in der indopazifischen Region und 80 Prozent des weltweiten Handelsvolumens von Erdöl passiert Engnisse in dieser Region (40 Prozent wird durch die Strasse von Hormuz transportiert, 35 Prozent durch die Strasse von Malakka und 8 Prozent durch die Bab el-Mandab Strasse).²

ITS Andrea Doria, das italienische Flaggschiff der EU Naval Force. Bild: Marina Militare



Erdöl als geopolitischer Katalysator

Vor diesem Hintergrund wird die Bedeutung der Energiesicherheit für die ressourcenhungrigen Staaten Asiens, wie die Volksrepublik China, Indien und Japan, evident, die bereits heute stark von Erdölimporten abhängig sind.³ Diese Entwicklungen haben gerade in Asien zur Einsicht geführt, dass der Sicherheit maritimer Handelswege bzw. deren Vulnerabilität strategische Priorität zukommt. Den massiven Investitionen in die chinesischen Seestreitkräfte und der Orientierung der chinesischen Marine in Richtung des Indischen Ozeans liegt diese strategische Logik zugrunde. Auch die grosszügige chinesische Anleihenpolitik in Südasien und die teils gigantischen Investitionen Pekings in Pakistan (Finanzierung des Hafens von Gwadar), Sri Lanka (Finanzierung, Bau und Betrieb der Containerhäfen von Hambantota und Colombo und Direktinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur), Myanmar (Entwicklung der Hafenanlage von Kyaukpyu und Bau einer Marineanlage auf den Kokosinseln) und Bangladesch (Containeranlage in Chittagong) sind in diesem Licht zu sehen. China verspricht sich durch vertiefte bilaterale Beziehungen mit diesen südasiatischen Staaten grösseren Einfluss in der Region. Indien andererseits betrachtet den Indischen Ozean als eigenen strategischen Vorhof. New Delhi interpretiert die chinesischen Aktivitäten vor seiner Haustür als Einkreisungspolitik und versucht, den chine-

sischen Einfluss in seiner Nachbarschaft einzudämmen.

Die wahrgenommene Erosion der amerikanischen Vorrangstellung in der Region und der damit verbundene Vertrauensverlust führen zu einem komplexen strategischen Machtgedränge im Indischen Ozean und im westlichen Pazifik. Politische Turbulenzen und tief sitzendes gegenseitiges Misstrauen sind die Folge.⁴ Obwohl die tatsächliche amerikanische Machterosion in Asien umstritten ist, signalisieren Indien, Japan und die Volksrepublik China, dass sie den in ihrer Interpretation grösser werdenden geostrategischen Spielraum zu ihren Gunsten nutzen wollen.

Das wachsende ökonomische und politische Gewicht Asiens spiegelt sich auch in der westlichen Politik. Während die Vereinigten Staaten den aussen- und sicherheitspolitischen Fokus unter Präsident Obama zumindest rhetorisch in Richtung Asien ausrichten und die militärische Kooperation mit Japan, Südkorea und den Philippinen vertiefen, tragen in handelspolitischer Hinsicht Bemühungen zu Freihandelsabkommen zwischen amerikanischen bzw. europäischen und asiatischen Staaten bereits erste Früchte.

Es erstaunt nicht, dass die chinesische Führung im amerikanischen «pivot to Asia» eine Eindämmungsstrategie sieht, die sich hinter dem Schlagwort des sicherheitspolitischen Multilateralismus verbirgt, um militärische Allianzen mit asiatischen Partnern zu vertiefen.

Das gegenseitige Misstrauen und die gewaltigen Disparitäten maritimer Kapazitäten zwischen den Anrainerstaaten haben das Südchinesische Meer bereits in einen globalen geopolitischen Hot-

spot transformiert. Ein zwischenstaatlicher Konflikt in der Region hätte nicht nur für die Anrainerstaaten (China, Vietnam, Malaysia, Philippinen, Brunei und Taiwan) potenziell verheerende Auswirkungen, sondern würde selbst die entfernten westlichen Volkswirtschaften empfindlich treffen. Durch die Gebärden Pekings, das durch die Schaffung von politischen Realitäten (z. B. die sogenannte Nine-dotted-Line, vgl. Abbildung oben links) seine Souveränitätsansprüche über abgelegene Inseln und Felsen durchzusetzen versucht, ist die Instabilität in der Region gewachsen und das Potenzial eines militärischen Konfliktes gereift. Multilaterale Foren wie die Association of South East Asian Nations (ASEAN), die zumindest potenziell vertrauensbildende Massnahmen einleiten könnten, tragen aufgrund fehlender Strukturen, interner Dissonanzen und mangelndem politischem Willen kaum zur Entschärfung der Situation bei. Da Multilateralismus (noch) keine asiatische Tugend zu sein scheint, ist es für ausserasiatische Stakeholder geboten, sich für friedliche Lösungsansätze stark zu machen und zu vertrauensbildenden Massnahmen zwischen den Parteien beizutragen.⁵

Asymmetrische maritime Bedrohungen

Mit dem rasant wachsenden maritimen Handelsvolumen scheint auch ein Anstieg asymmetrischer maritimer Bedrohungen einherzugehen. Piraterie, Terrorismus, Drogen- und Menschenhandel sind die hässlichen Nebenwirkungen der Handelsschifffahrt in der indopazifischen Region. Diese

transnationalen Bedrohungen verlangen kooperative Strategien, die eine effektive Strafverfolgung und die Durchsetzung von Ordnung auf den maritimen Handelsrouten ermöglichen. Wie die Operation Atalanta vor dem Horn von Afrika beweist, lässt sich die Piraterie durch ein engagiertes multilaterales Vorgehen zumindest erfolgreich eindämmen, wenn auch nicht ursächlich bekämpfen. Die Anzahl der Attacken im Golf von Aden ist von 174 im Jahr 2011 auf lediglich 2 im laufenden Jahr (bis Ende Juli) zurückgegangen.⁶ In Asien wurden im ersten Halbjahr 2014 insgesamt 73 Fälle von Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen auf Schiffe gemeldet (siehe Abbildung oben rechts).⁷ Trotz der militärisch aufwändigen Eindämmung der Piraterieangriffe hat die Reichweite der Piraten im Einklang mit ihren technischen Kapazitäten und ihren taktischen und operativen Kompetenzen zugenommen. Die Gefahr einer Erstarbung krimineller maritimer Aktivitäten nach dem Abzug der militärischen Schutzflotten liegt auf der Hand. Unabhängig vom Rückgang der somalischen Piraterie sind die wirtschaftlichen Kosten, die die weltweite Piraterie verursacht, immens. «Pirate Trails», ein Bericht der Weltbank, schätzt, dass Piraten am Horn von Afrika zwischen 2005 und 2012 bis zu 413 Mio. US \$ an Lösegeld für entführte Transportschiffe erpressten und dass die Piraterie weltweit jährliche Kosten von 18 Mrd. US \$ generiert. Nicht nur sind die Handelskosten für Schifffracht markant angestiegen, auch Versicherungsprämien und die Umleitung von Handelsschiffen verursachen Mehrkosten in Milliardenhöhe.⁸



Nine-dotted-Line im Südchinesischen Meer.

Karte: China Daily Mail



Piraterie- und bewaffnete Raubüberfälle in Asien, Jan.-Juni 2014.

Karte: ReCAAP Information Sharing Centre, Singapore

Implikationen für Europa

Die sich verändernden geopolitischen Realitäten und die strategischen Entwicklungen in Asien sowie das Ende des 500 Jahre dauernden westlichen Aufstiegs, wie der Historiker Niall Ferguson die gegenwärtigen militärischen und ökonomischen Verschiebungen beschreibt, haben direkte Auswirkungen für die nationalen (Wirtschafts-) Interessen europäischer Staaten und damit auch der Schweiz. Die Opera-



Die deutsche Fregatte Hessen (vorne) und der südkoreanische Zerstörer ROKS Kang Gam Chan, im Golf von Aden, gehören der EU Naval Force an. Bild: eunavfor.eu

tion Atalanta ist ein klarer Indikator der zunehmenden Bedeutung maritimer Sicherheitsaspekte im indopazifischen Raum für die handels- und energieabhängigen Europäer. Der relative ökonomische Aufstieg Asiens im Verhältnis zu anderen Weltregionen schlägt sich auch in der schweizerischen Aussenhandelsstatistik nieder. Die Importe und Ausfuhren von Gütern aus und in Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und des westlichen Pazifiks haben sich zwischen 2000 und 2012 mehr als verdoppelt (Importe: von 12,8 auf 26,6 Mrd. CHF; Exporte: von 23,9 auf 49,8 Mrd. CHF).⁹ Im Vergleich dazu stagnierten die Importe aus Europa und Amerika in derselben Periode (von 110,9 auf 140,8 bzw. von 13,4 auf 14,3 Mrd. CHF), während das Exportwachstum in diese Regionen unter 50 Prozent betrug (von 86,8 auf 125,1 bzw. von 23,1 auf 33,6 Mrd. CHF).

Wenn europäische Regierungen das asiatische Jahrhundert zu ihren Gunsten nutzen, sich Zugang zu den Absatzmärkten in Fernost sichern und ihre aussenhandelsabhängigen Volkswirtschaften vor grösseren Versorgungsengpässen bewahren wollen, scheint es in ihrem ureigenen Interesse zu liegen, die indopazifische Region als eigene strategische Interessenszo-

ne zu betrachten und zur Stabilisierung der Handelsrouten in diesen volatilen Gewässern aktiv beizutragen. ■

- 1 International Maritime Organization (IMO) (2014): Overview. URL: <http://business.un.org/en/entities/13> (10.06.2014).
- 2 DeSilva-Ranasinghe, Sergei (2013): Why the Indian Ocean Matters. In: The Diplomat, 02.03.2011. URL: <http://thediplomat.com/2011/03/whythe-indian-ocean-matters/> (09.06.2014).
- 3 Gemäss Schätzungen des Energy and Resources Institute in New Delhi wird die Abhängigkeit Indiens von Rohölimporten bis zum Jahr 2020 bei gleichbleibendem Konsumverhalten auf 91,6% ansteigen, während für China eine Zunahme auf 76,9% prognostiziert wird.
- 4 Vgl. Ghosh, P.K. (2011): Indian Ocean Dynamics: An Indian Perspective. In: East Asia Forum. URL: <http://www.eastasiaforum.org/2011/04/05/indian-ocean-dynamics-an-indian-perspective/> (01.08.2014).
- 5 Vgl. Ghosh, P. K. (2014): The Role of External Powers in South China Seas region. In: Russian Academy of Sciences, Institute of Oriental Studies (Ed.) (2014): Security and Cooperation in the South China Sea. Moscow, 153–167.
- 6 EU Naval Force Somalia (2014): Key Facts and Figures. URL: <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> (01.08.2014).
- 7 ReCAAP Information Sharing Centre (2014): Half Yearly Report. 1st January – 30th June 2014. Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Singapore, 6.
- 8 International Bank for Reconstruction and Development (2013): Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities Off the Horn of Africa. Washington, D.C.
- 9 Bundesamt für Statistik (2014): Detaillierte Daten Aussenhandel. URL: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/06/05/blank/data.html> (12.07.2014).

* Dr. P.K. Ghosh ist Senior Fellow an der Observer Research Foundation in New Delhi. Davor forschte er an verschiedenen Think tanks zu maritimen Sicherheitsthemen und zu geostrategischen Fragen mit Bezug zum Indischen Ozean. Dr. Ghosh diente während 28 Jahren in der indischen Marine, die er im Rang eines Navy Captains verliess.

Hans-Christian Baumann weilt als Stipendiat des Schweizerischen Nationalfonds (SNF) an der Jamia Millia Islamia Universität in New Delhi, wo er sich mit den indischen Parlamentswahlen befasst.



Naval Captain (retd)
P. K. Ghosh
Dr.
Senior Fellow, Observer
Research Foundation
New Delhi



Major
Hans-Christian Baumann
MA
Universität St. Gallen
7250 Klosters

Das Wort des CdA

Geschätzte Leserinnen und Leser der ASMZ



Die Ereignisse auf der Welt überschlagen sich. Ende Juli – als ich diese Kolumne schrieb – standen die Ostukraine, Kamerun, der Irak und der Gazastreifen im Zentrum der Medienberichte. Vielleicht ist es jetzt, Anfang September, wieder anders. Wir können eben nicht in die Zukunft blicken. Wenn ich die heutige Weltlage mit Protokollen von Parlamentsdebatten aus dem letzten – respektive vorletzten – Jahrhundert vergleiche, sind diese topaktuell: Ständerat Gustav Muheim, KVP Uri, 1894: «Dem gegenüber muss doch betont werden, dass ein mächtiges Friedensbedürfnis durch alle Völker strömt, und wenn die Völker für den Frieden so sehr und so laut eingenommen sind, wie jetzt, so liegt darin eine kräftige Gewähr, dass man nicht so rasch einen Krieg zu befürchten hat.» Nationalrat Georg Baumberger, CSP Zürich, 1920 in der Debatte um die Gründung des Völkerbundes: «Und da lässt sich nun freilich sagen, der Krieg wird nun am Kriege sterben.» Vielleicht sollten wir uns auch an den Bericht des Bundesrates 1922 an die Bundesversammlung in seinem Rückblick auf den Ersten Weltkrieg erinnern: «Wir haben dabei auch erfahren, dass die Hoffnung, beim Herannahen der Kriegsgefahr die Lücken in der Ausbildung und Ausrüstung unserer Armee immer noch ausfüllen zu können, eine ganz trügerische ist.» Und zuletzt noch Bundesrat Minger, BGB Bern, 1934: «Wenn wir auch annehmen dürfen, dass in der nächsten Zeit ein solcher Krieg nicht ausbrechen wird, so lastet doch auf uns das bange Gefühl der Ungewissheit darüber, was die nächsten Jahre auf dem Gebiete der internationalen Politik unserem Lande bringen werde. Tatsache ist, dass auf der ganzen Welt ein neues Wettrüsten eingesetzt hat, das nichts Gutes ahnen lässt.»

Die Geschichte wiederholt sich bekanntlich nicht, aber man kann aus ihr lernen. Es geht letztlich darum, Verantwortung zu übernehmen. Danke, dass Sie sich in ihrem Umfeld zu Gunsten der Sicherheit unseres Landes einsetzen.

Korpskommandant André Blattmann
Chef der Armee