



universität
wien

DISSERTATION / DOCTORAL THESIS

Titel der Dissertation / Title of the Doctoral Thesis

**„*Mare Nostrum Novum-*
die indopazifische Region im Spannungsfeld von
Power Projection und Interconnectedness“**

verfasst von /submitted by

Christian Wolf, MSc MA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Doktor der Philosophie (Dr. phil.)

Wien, 2023 / Vienna, 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt / Degree programme code
as it appears on the student record sheet:

UA 796 310 300

Dissertationsgebiet lt. Studienblatt / field of study
as it appears on the student record sheet:

**Doktoratsstudium Sozialwissenschaften:
UG 2002 Politikwissenschaft**

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Heinz Gärtner

Sprachliche Gleichbehandlung

Die in dieser Dissertation verwendeten personenbezogenen Ausdrücke betreffen, soweit dies in Betracht kommt, Frauen und Männer gleichermaßen.

VORWORT

„Die längste Reise beginnt mit dem ersten Schritt!“ An dieser Stelle möchte ich mich bei all jenen Personen bedanken, die mich maßgeblich bei meinem Studium unterstützt haben.

Mein ganz besonderer Dank gilt meinem Betreuer Prof. Dr. Heinz Gärtner, der mich mit seinem Wissen und seiner Erfahrung in kollegialer Art und Weise unterstützt hat. Dem Leiter des Institutes für Offiziersweiterbildung der Theresianischen Militärakademie, Mag. Dr. Peter Hofer, sowie den Offizierskameraden meines unmittelbaren Arbeitsumfeldes, allen voran Dr. Norbert Lacher, MSD MSc und Mag. (FH) Dr. Markus Reisner PhD, sowie Stefan Lendl, MSD und Christian Rennhofer, MSD MSc MA danke ich für ihre Unterstützung, Kameradschaft und Freundschaft während der vergangenen drei Jahre.

Ich möchte meinen Freunden, Dr. Gottfried Jägersberger, Dr. Markus Mäder, Dr. Nikolaus Scholik, Hannes Moritzer und Christian Patek, für ihre Ideen, ihre Anregungen und letztlich das Ertragen meiner Ausführungen über diverse maritime Fragen danken. Meinem Lektor, Herrn Georg Podlipny, danke ich für die vielen guten Anregungen sowie seine große Ruhe und Geduld beim Lektorat meiner Arbeit. All meine Bemühungen wären vergeblich gewesen, hätte mich nicht meine Familie unterstützt. An erster Stelle möchte ich mich bei meiner Frau Jutta, ihrer Familie, bei unseren Kindern Tamara, Christoph und Alexander sowie bei meiner Mutter Maria Wolf bedanken. Meine Familie musste mich oft entbehren bzw. meine Stimmungsschwankungen ertragen und tat dies mit stoischer Ruhe, großem Verständnis und unerschütterlichem Optimismus. Dir Jutta, danke ich darüber hinaus für die vielen Stunden des Zuhörens und Korrekturlesens. Ohne eure Unterstützung und euren Rückhalt hätte ich es nicht gewagt, meine Reise so entschlossen anzutreten, mit Sicherheit jedoch hätte ich sie nicht erfolgreich beendet.

Lanzenkirchen im Juni 2023

INHALTSVERZEICHNIS

SPRACHLICHE GLEICHBEHANDLUNG.....	2
VORWORT	3
INHALTSVERZEICHNIS.....	4
1 EINLEITUNG	8
1.1 Zielsetzung des Dissertationsprojektes	8
1.2 Hintergrund, Akteure und Relevanz des Projektes	9
1.2.1 Die indopazifische Region und der maritime Ansatz	9
1.2.2 Akteur VR China	11
1.2.3 Akteur Indien	12
1.2.4 Südostasiatische Akteure – Indonesien, Malaysia und Singapur.....	13
1.2.5 Fokus und Relevanz	14
1.3 Aktueller Forschungsstand/identifizierte Forschungslücke	15
1.4 Forschungsleitende Frage/Forschungsfragen	17
1.5 Theorien und methodischer Ansatz	18
1.6 Aufbau und Struktur der Arbeit	20
2 HISTORISCHE UND MODERNE MARITIME GEOPOLITIK UND GEOSTRATEGIE	23
2.1 Geopolitik und Geostrategie im maritimen Kontext	24
2.1.1 Geopolitik und Geostrategie	24
2.1.2 Der maritime Raum – die Weltmeere	27
2.1.3 Seemacht als Faktor	30
2.1.4 Seemacht im historischen Kontext.....	33
2.2 Moderne Seemacht – Maritime Geostrategie.....	36
2.2.1 Leben und Werk Alfred Thayer Mahans	37
2.2.2 Mahans sechs Parameter für Seemacht.....	40
2.2.3 Mahans Denken im maritimen Selbstverständnis der Akteure.....	44
2.2.4 21 st Century Mahan.....	46
2.3 Maritime <i>Grand Strategy</i> – Julian Stafford Corbett	47
2.3.1 Leben und Werk Julian Stafford Corbetts	47
2.3.2 Corbett und der gesamtstaatliche Ansatz	48
2.3.3 Corbetts Denken im maritimen Selbstverständnis der Akteure.....	50
2.3.4 21 st Century Corbett.....	51
2.4 <i>Power Projection</i> und <i>Interconnectedness</i>	52
2.4.1 Die See – <i>Command of the Commons? Power Projection</i>	52
2.4.2 Das Spannungsfeld Land- und Seemacht	54
2.4.3 Die See – Highway und <i>a wide common? - Interconnectedness</i>	58
2.5 Die <i>Maritime Silk Road Initiative</i>	59

2.5.1	Der Weg zur <i>MSRI</i>	60
2.5.2	Die Geburtsstunde der <i>MSRI</i>	63
2.5.3	Die Ziele der <i>MSRI</i>	64
2.5.4	<i>Dual Use</i> – Chinas strategischer Imperativ?.....	66
2.6	Conclusio I	67
3	THEORIEN DER INTERNATIONALEN BEZIEHUNGEN	70
3.1	Der offensive Neorealismus	70
3.1.1	Hintergrund und Entwicklung.....	71
3.1.2	Leben und Werk John Joseph Mearsheimers.....	76
3.1.3	Wesentliche Aussagen des offensiven Neorealismus	76
3.1.4	Abgrenzung und Kritik am offensiven Neorealismus	77
3.1.5	Der offensive Neorealismus im maritimen Kontext	79
3.1.6	Offensiver Neorealismus und <i>Power Projection</i>	81
3.2	Die Interdependenztheorie	83
3.2.1	Hintergrund und Entwicklung.....	83
3.2.2	Joseph Samuel Nye und Robert Owen Keohane	85
3.2.3	Wesentliche Aussagen der Interdependenztheorie	86
3.2.4	Abgrenzung und Kritik an der Interdependenztheorie.....	87
3.2.5	Die Interdependenztheorie im maritimen Kontext	88
3.2.6	Interdependenz und <i>Interconnectedness</i>	89
3.3	<i>Contradictory Evidence</i> – Neorealismus – Interdependenztheorie.....	90
3.4	Conclusio II	91
4	KONSTELLATIONSANALYSE – DIE AKTEURE DER INDOPAZIFISCHEN REGION.....	93
4.1	Die <i>MSRI</i> – Ökonomie	94
4.1.1	Maritime Entwicklungen – Globaler Seehandel und Welthandelsflotte... 94	
4.1.2	Energie und Ressourcen – <i>Dry Bulk</i> Sektor.....	96
4.1.3	Energie und Ressourcen – Öl und Gas	101
4.1.4	Containerhandel, Häfen und Infrastruktur	105
4.2	Volksrepublik China	112
4.2.1	Maritime Geographie	113
4.2.2	Humanfaktoren im maritimen Kontext.....	118
4.2.3	Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen.....	125
4.2.4	Maritime Infrastruktur der VR China	129
4.3	Indien.....	137
4.3.1	Maritime Geographie	138
4.3.2	Humanfaktoren im maritimen Kontext.....	141
4.3.3	Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen.....	147
4.3.4	Maritime Infrastruktur Indiens.....	151
4.4	Indonesien	156
4.4.1	Maritime Geographie	157
4.4.2	Humanfaktoren im maritimen Kontext.....	161
4.4.3	Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen.....	164
4.4.4	Maritime Infrastruktur Indonesiens	168
4.5	Malaysia	173

4.5.1	Maritime Geographie	174
4.5.2	Humanfaktoren im maritimen Kontext.....	175
4.5.3	Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen	177
4.5.4	Maritime Infrastruktur Malaysias	181
4.6	Singapur	186
4.6.1	Maritime Geographie	187
4.6.2	Humanfaktoren im maritimen Kontext.....	188
4.6.3	Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen	190
4.6.4	Maritime Infrastruktur Singapurs	193
4.7	Conclusio III.....	196
5	KONSTELLATIONSANALYSE – AKTEURE, STRATEGIEN UND DEREN UMSETZUNG	210
5.1	Volksrepublik China	211
5.1.1	Die chinesische Strategiebildung – <i>ends</i>	212
5.1.2	Die chinesische Sicherheitsstrategie – <i>ways</i>	216
5.1.3	Der navale Ansatz der Chinas – <i>means - Power Projection</i>	217
5.1.4	Die <i>MSRI</i> – Mittel der chinesischen navalen <i>Power Projection</i> ?.....	231
5.2	Indien.....	232
5.2.1	Die indische Strategiebildung – <i>ends</i>	232
5.2.2	Die indische Sicherheitsstrategie – <i>ways</i>	235
5.2.3	Der navale Ansatz Indiens – <i>means – Power Projection</i>	236
5.2.4	Die indische Reaktion auf die <i>MSRI</i>	244
5.3	Indonesien	246
5.3.1	Die indonesische Strategiebildung – <i>ends</i>	246
5.3.2	Die indonesische Sicherheitsstrategie – <i>ways</i>	248
5.3.3	Der navale Ansatz Indonesiens – <i>means</i>	249
5.3.4	Die <i>MSRI</i> - Implikationen für Indonesien.....	251
5.4	Malaysia	252
5.4.1	Die malaysische Strategiebildung – <i>ends</i>	252
5.4.2	Die malaysische Sicherheitsstrategie – <i>ways</i>	253
5.4.3	Der navale Ansatz Malaysias – <i>means</i>	255
5.4.4	Die <i>MSRI</i> - Implikationen für Malaysia.....	256
5.5	Singapur	257
5.5.1	Die Strategiebildung Singapurs – <i>ends</i>	257
5.5.2	Singapurs Sicherheitsstrategie – <i>ways</i>	258
5.5.3	Der navale Ansatz Singapurs – <i>means</i>	260
5.5.4	Die <i>MSRI</i> – Implikationen für Singapur	262
5.6	Conclusio IV	263
6	CONCLUSIO UND AUSBLICK.....	269
6.1	Lagefeststellung – was hat sich bisher ergeben?.....	269
6.2	Die <i>MSRI</i> – Mittel der <i>Power Projection</i> und/oder <i>Interconnectedness</i>	278
6.3	Maritime Handlungsoptionen – COA und deren Implikationen	281
6.4	Mare Nostrum Novum – Quo vadis indopazifische Region?	288
	LITERATURVERZEICHNIS	291

Bibliographie.....	291
Internetquellen	297
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	314
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	319
ANHANG.....	1
Beilage I.....	2
Interview Commander JG (N) Kristaps Sipols, Latvian Navy, National Defence Academy of Latvia, Riga, Latvia, 18.05.2022	2
Beilage II.....	6
Interview Hi Chuen Mäder und Dr. Markus Mäder, Oberdiessbach, Schweiz, 24.06.2022.....	6
Beilage III	11
Interview Dr. Alexander Brandl, Eisenerz, Österreich, 18.07.2022	11
Beilage IV	16
Interview Dr. Ian Speller, The Irish Military College, Irland, 22.09.2022	16
Beilage V	25
Interview Ao. Univ. – Prof. i. R. Uni. - Doz. Dr. Heinz Nissel, Wiener Neustadt, Niederösterreich, 17.11.2022	25
Beilage VI.....	32
Interview Pdraigh Lysagh, Wiener Neustadt, Niederösterreich, 17.11.2023.....	32
EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG	36
LEBENS LAUF	37
KURZZUSAMMENFASSUNG/SUMMARY	39

1 EINLEITUNG

„Whosoever commands the sea, commands the trade. Whosoever commands the trade of the world, commands the riches of the world and consequently the world itself.”¹

Dieses Zitat, das dem englischen Seefahrer und Freibeuter Sir Walter Raleigh zugeschrieben wird, fasst die Bedeutung der Meere und die sich aus deren Beherrschung ergebenden geopolitischen und ökonomischen Konsequenzen präzise zusammen. Die Betrachtung der aktuellen maritimen – machtpolitischen Konstellationen in der indopazifischen Region zeigt, dass die Worte Raleighs nichts an Bedeutung und Aktualität verloren haben. Das Gegenteil davon trifft ganz offensichtlich zu. Die globalisierte, zunehmend vernetzte Welt des 21. Jahrhunderts bedingt die Nutzung der Ozeane mehr als je zuvor.

1.1 Zielsetzung des Dissertationsprojektes

Die Zielsetzung dieses Dissertationsprojektes ist es, unter besonderer Berücksichtigung der chinesischen *Maritime Silk Road Initiative*² (*MSRI*) und derer möglichen Implikationen die indopazifische Region³, im Spannungsfeld von maritimer *Power Projection* und ökonomischer *Interconnectedness* als jenes geopolitisches, geostrategisches Beziehungszentrum darzustellen, in dem sich die maritime Machtkonstellation der Gegenwart entwickelt.

Vor dem Hintergrund des existenten anarchischen politischen Systems und im Wissen um die globale Bedeutung der Meere, soll eine Analyse und Bewertung der *MSRI* im Rahmen des gesamtstaatlichen chinesischen Ansatzes und deren geostrategischen Implikationen auf die indopazifische Region, im Spannungsfeld von *Power Projection* und

¹ Sir Walter Raleigh in Geoffrey Till, *Seapower – a guide for the 21st century*, 2013, S. 12.

² Die *MSRI* ist die maritime Komponente der *Belt and Road Initiative (BRI)* der VR China. Vgl. Bruns, Sebastian, *Maritime Sicherheit*, 2015, S. 74.

³ Im Kontext der Arbeit wird unter der indopazifischen Region die nordöstliche *Indian Ocean Region (IOR)*, das sind der Golf von Bengalen und die Andamanensee sowie die südostasiatischen Randmeere des Pazifiks, das Südchinesische Meer und die indonesischen Gewässer angesprochen. Diese sind unmittelbar durch die Implikationen der *MSRI* betroffen. Der im Gegensatz dazu umfasst der, erstmalig vom damaligen japanischen Ministerpräsidenten Shinzo Abe im Jahr 2007 verwendete und vor allem im angloamerikanischen Sprachgebrauch gängige Begriff des Indopazifiks, geographisch einen weit größeren Bereich. Vgl. Kapitän zur See Hans Dieter Jopp, Vortrag Indopazifik, Geopolitisches Seminar, FüAk, Hamburg, 23.08.2021, 1030 – 1137 Uhr und vgl. <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/asien/indo-pazifik/2492704>. (27.03.2023)

Interconnectedness, Aufschluss über mögliche globale Konsequenzen ermöglichen. Damit soll ein Beitrag zum besseren Verständnis der komplexen maritimen Zusammenhänge, als einen wesentlichen geostrategischen Faktor der Gegenwart, geleistet werden.

1.2 Hintergrund, Akteure und Relevanz des Projektes

1.2.1 Die indopazifische Region und der maritime Ansatz

Die Bedeutung der Meere lässt sich mit drei Zahlen am besten zusammenfassen: 70 – 80 – 90! 70 Prozent der Oberfläche unseres Planeten ist von Wasser bedeckt. 80 Prozent der Weltbevölkerung lebt in Küstennähe und 90 Prozent aller Fertigprodukte wird mittels Container über die Ozeane transportiert⁴. Ein Blick auf die prosperierende *Indian Ocean Region (IOR)* und den sie begrenzenden südostasiatischen Raum unterstreicht die Gültigkeit dieser plakativen Aussage. Hier leben über 50 Prozent der Weltbevölkerung und einige der stärksten globalen Volkswirtschaften, wie die Volksrepublik China (VR China), die Indische Republik (Indien), und die sogenannten Tigerstaaten,⁵ sind hier geographisch verortet. Die geographische Schnittstelle dieser Räume, zugleich jene zweier Weltmeere, Indischer und Pazifischer Ozean, bilden der Rohstofflieferant Australien sowie drei, an besonders sensiblen maritimen Engstellen liegende Staaten des indopazifischen Archipels, Indonesien (IDN), Malaysia (MYS) und Singapur (SGP). Dazu Harald Mahrer⁶: „*Die wahre Konkurrenz findet sich nicht im angelsächsischen Bereich, nicht im amerikanischen oder kanadischen, sondern im asiatischen.*“⁷

Wirtschaftliche Potenz, mitunter rapide wachsende Bevölkerungen und permanent steigende vielfältige Vernetzung – *Interconnectedness*⁸, aber auch die zunehmende Ressourcenabhängigkeit der hier verorteten Akteure sind Merkmale dieser Region. Im

⁴ Vgl. Scholik, Nikolaus: Seemacht im 21. Jahrhundert, 2015, Vorwort, S. 7.

⁵ Als Tigerstaaten werden die wirtschaftlich dynamischen Staaten Südkorea, Singapur, Taiwan sowie die Sonderverwaltungszone Hongkong bezeichnet. Der 1980 geprägte Begriff entstand in Anlehnung an die Energie eines springenden Tigers. Vgl. Fischer Weltalmanach – Länderlexikon, 2017, S. 211ff.

⁶ Mahrer, Harald, (* 27. März 1973 in Wien), österreichischer Politiker und ehemaliger Bundesminister für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. Seit Dezember 2017 ist Mahrer Präsident der Wirtschaftskammer Österreich. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Walter_Mahrer (02.05.2020).

⁷ Harald Mahrer im Interview: „*Europa muss ein Venedig Schicksal erspart bleiben*“, Tageszeitung Kurier, Ausgabe Sonntag, 6. Jänner 2019, S. 4.

⁸ Unter *Interconnectedness* wird im Sinne dieser Arbeit die holistische Vernetzung auf multiplen Ebenen menschlichen Tuns verstanden. Vgl. <https://www.rit.edu/academicaaffairs/outcomes/global-interconnectedness> (15.11.2021).

indopazifischen Archipel, an der Grenze zwischen Indischen Ozean und Pazifik konzentrieren sich einige der wichtigsten Seeverbindungen der Gegenwart. Sie verbinden Europa, die Erdöllieferanten des Nahen Ostens, Afrika und Südasien mit dem gesamten Fernen Osten und Australien. Ebenso faszinierend wie deren ökonomische Bedeutung ist jedoch auch die Fragilität dieser Seewege. Neben der latenten Gefährdung des Schiffsverkehrs, insbesondere im Nahbereich der südostasiatischen Meeresengen und des indopazifischen Archipels durch Piraterie, hätte jede Störung oder gar Unterbrechung des maritimen Handels, aufgrund der durch die Globalisierung rasant beschleunigten Vernetzung der Weltwirtschaft, zwangsläufig unabsehbare, globale Folgen.⁹ Aufgrund dieser Entwicklungen in den ersten beiden Dekaden des 21. Jahrhunderts scheint es daher so, als ob sich die indopazifische Region zum maritimen Beziehungszentrum geostrategischer Entscheidungen entwickelt. Die Randmeere der beiden Ozeane könnten daher, so die These, das Mare Nostrum¹⁰ der Gegenwart sein.

Abgeleitet aus der globalen Bedeutung der Meere ist der Ausgangspunkt des Forschungsprojektes der maritime Zugang zu Raum und Akteuren. Im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen folglich die beiden hier geographisch verorteten maßgeblichen seefahrenden Mächte, die VR China und Indien. Deren geopolitischen Interessen und Ziele und deren Umsetzung dienende geostrategischen-maritimen Ansätze¹¹, insbesondere die *MSRI*, sowie die Konsequenzen dieser auf drei Staaten des indopazifischen Archipels, Indonesien, Malaysia und Singapur, werden im Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* aufbereitet und analysiert.

⁹ Diese Aussage wird durch die Ereignisse rund um das auf Grund gelaufene Containerschiff *Evergiven* im Suez-Kanal unterstrichen. Vgl. ZiB 2, ORF 2 vom 28.03.2021, 22:00 Uhr, (Kurzmeldung).

¹⁰ Mare Nostrum (lat. für „unser Meer“) war die römische Bezeichnung für das Mittelmeer nach der Eroberung von Sizilien, Sardinien und Korsika während des Ersten Punischen Krieges. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Mare_Nostrum (06.11.2022).

¹¹ Der Verfasser versteht unter dem Strategiebegriff das Übereinstimmen von *End*, *Ways* und *Means* im Rahmen einer Gesamtstrategie. Vgl. Speller, Ian, *Understanding Naval Warfare*, 2014, S. 36ff und Cerami, Joseph/Holcumb, James, *U.S. Army War College, A Guide to Strategy*, 2001, S. 179ff.

1.2.2 Akteur VR China

Die, so die Annahme, im gesamtstaatlichen Rahmen der *Belt & Road Initiative*¹² (BRI) durch die VR China entwickelte, *String of Pearls*¹³ Strategie, ihre reale Umsetzung, die MSRI sowie die damit verbundenen Implikationen in der indopazifischen Region, stehen somit im Zentrum der Betrachtungen.

Die MSRI scheint prinzipiell „*Dual use*“ ausgelegt zu sein. Vordergründig würde dies bedeuten, dass die infrastrukturellen Maßnahmen dazu dienen könnten, die Interessen der VR China in den Bereichen maritimer Handel, Energiesicherheit und wirtschaftlicher Entwicklung voranzutreiben. Andererseits scheinen diese Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere Tiefwasserhäfen, wie z. B. Djibouti, auch dazu geeignet, gleich einer *String of Pearls*, die fragilen *Sea Lines of Communication* (SLOC) als militärische Basen abzusichern, um der chinesischen Marine die Möglichkeit zu geben, fernab ihrer Heimatstützpunkte wirksam zu werden. Damit könnte die MSRI nicht nur ein Instrument der ökonomischen *Interconnectedness*, sondern auch ein hochwertiges Mittel zur geostrategischen *Power Projection* der VR China sein.

Dies sowie die seit Jahren festzustellenden, anwachsenden maritimen Ambitionen Chinas haben Einfluss auf die Entwicklung eines sicherheitspolitisch und geostrategisch höchst sensiblen Raumes Südostasiens (SOA). Der Umstand, dass mit Indonesien, Malaysia und Singapur drei Staaten des indopazifischen Archipels, mit unterschiedlichsten Gesellschaftsordnungen, großer religiöser, kultureller und ethnischer Diversität, wirtschaftlichen Entwicklungsstufen, und damit teilweise extrem divergierenden aber auch gemeinsamen Interessen und vielfältigen Interdependenzen verortet sind, verleiht den möglichen Implikationen der MSRI eine zusätzliche Dynamik, wie auch mannigfaltiges Entwicklungspotenzial.

¹² Die BRI, bis 2016 als *One Belt One Road* (OBOR) bezeichnet, bündelt ab 2013 die Ziele der VR China zum Aufbau eines land- und seegestützten interkontinentalen Infrastrukturnetzes zwischen China, Zentral- u. Südasien, Europa u. Afrika. Vgl. Lacher, Norbert, *Die neue Seidenstrasse*, 2015, S. 12ff.

¹³ Die *String of Pearls* Strategie ist das, vor allem von amerikanischer und indischer Seite bemühte, geostrategische Narrativ der MSRI als Teil der BRI der VR China. Vgl. Böhm, Gerhard und Wasinger, Mathias, *Seestrategie heute*, 2017, S. 472.

1.2.3 Akteur Indien

Am augenscheinlichsten sind die Implikationen der *MSRI* am Beispiel Indiens zu verfolgen. Das Land, als ein in der Region geographisch verorteter Akteur, sieht die chinesischen Ambitionen mit aufmerksamer Wachsamkeit und wachsender Skepsis. Der multikonfessionelle Vielvölkerstaat wird bis 2030 das bevölkerungsreichste Land der Welt sein.¹⁴ Neben seiner Atombewaffnung, einer prosperierenden Wirtschaft und seinem, seit dem Ende des Kalten Krieges vergrößerten außenpolitischen Handlungsspielraum, sieht es sich aber auch mit einer Anzahl innerer Herausforderungen konfrontiert. Die demographische Entwicklung, der Bildungssektor, ständiger multikultureller, multiethnischer Interessensausgleich in allen Institutionen und zunehmender Ressourcen- und Energiebedarf seien hier exemplarisch genannt. Die komplexe innere Situation Indiens wird durch die Tatsache, dass es in der Vergangenheit mehrfach Waffengänge mit seinem, ebenfalls atomar bewaffneten, Nachbarn Pakistan austrug, zusätzlich verkompliziert.¹⁵ Will das Land in der *IOR* selbst eine dominierende Stellung einnehmen und andere expansionistische Mächte von ihr fernhalten, scheint es zwingend geboten, diese zeitnah zu lösen oder zumindest zu entspannen.

Unabhängig von diesen Herausforderungen wurden gerade unter der aktuellen Administration von Premierminister Narendra Modi mit der Umsetzung der *Act East Policy* oder der Teilnahme an der *Quadrilateral Security Dialogue (QUAD)*¹⁶ deutliche Schritte hin zu einer akzentuierten Behauptung der indischen Interessen in der *IOR* gesetzt¹⁷. Von Analysten wird in diesem Zusammenhang in jüngster Zeit gar der Begriff einer indischen Monroe Doktrin¹⁸ bemüht. Damit will Indien, so scheint es, seine Interessen in der *IOR* durchsetzen und zugleich der VR China und ihrer maritimen Expansion entschieden entgegentreten. Der voranschreitende Ausbau der Stützpunkte der indischen Marine auf den Andamanen,¹⁹ aber auch an der Ostküste des Subkontinentes und die Tatsache, dass

¹⁴ Fischer Weltalmanach - Länderlexikon, 2017, S. 211ff.

¹⁵ Vgl. Ashok, K. Mehta, Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, 2018, S. 4, in: BPP.eurotopics.net. (17 01 2021).

¹⁶ Vgl. Sumitha Narayanan Kutty, Rajesh Basrur, in: The Diplomat am 24 03 2021 in: <https://thediplomat.com/2021/03/the-quad-what-it-is-and-what-it-is-not/> (18 04 2021).

¹⁷ Vgl. *The Ministry of External Affairs (MEA), India's Foreign Relations*, 2011, in: <http://www.mea.gov.in/images/pdf/main.2011.pdf>, S. 16. (15 02 2021).

¹⁸ Vgl. Budihas, Christopher L., *Is India's military modernization evidence of an aggressive National Security Policy?* 2018, Preface.

¹⁹ Yoshihara, Toshi/Holmes, James R., *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 218.

die nordöstliche *IOR* und hier vor allem die Andamanensee, für den im Aufbau befindlichen maritimen Teil Indiens nuklearer Triade²⁰ von essenzieller Bedeutung ist, unterstreicht eindrucksvoll die Bedeutung dieser Schritte.

1.2.4 Südostasiatische Akteure – Indonesien, Malaysia und Singapur

Im Spannungsfeld zwischen den chinesischen und indischen Ambitionen und beeinflusst von deren sicherheitspolitischen und wirtschaftlichen Initiativen und Interessen, liegt, am geographischen Schnittpunkt zweier Weltmeere, der indopazifische Archipel. Geographischer verortet sind hier die südostasiatischen Staaten Indonesien, Malaysia und Singapur. Diese rücken somit in den Fokus der Betrachtungen.

Die Begründung dafür ist erstens, weil diese Region durch die divergierenden Interessen der beiden Akteure VR China und Indien, Stichwort *MSRI* und *Act East Policy*²¹, unmittelbar berührt wird und Indien in diesem Raum scheinbar auch die Kapazitäten hat, der VR China wirksam entgegenzutreten.

Zweitens, weil durch deren Hoheitsgewässer strategische Seeverbindungen von globaler Bedeutung führen. Primär ist dies die Straße von Malakka (SvM), sekundär, vor allem als mögliche Ausweichrouten, die Sunda- (SvS) und die Lombokstraße (SvL)²².

Letztlich ist als bedeutend hervorzuheben, dass alle drei Staaten aufgrund ihrer geographischen Position²³ Anteil an beiden Weltmeeren haben. Durch diese geographische Verortung besetzen sie im Sinne der ökonomischen *Interconnectedness* als auch der navalen *Power Projection* sowohl eine indopazifische Brücken-, wie auch eine Bruchlinienfunktion.

Politisch ist den drei Staaten des südostasiatischen Archipels gemein, dass sie Mitglieder in einer Reihe von Bündnissen und regionalen Kooperationen, wie beispielsweise der *Association of Southeast Asian Nations*²⁴ (ASEAN) oder der 2020 unterzeichneten *Regional*

²⁰ Vgl. Harvey, Neil, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 28.

²¹ Opening Statement by Prime Minister at the 12th India-ASEAN Summit, (speech, India-ASEAN Summit, Nay Pyi Taw, Myanmar, 12. November 2014), in: <http://www.mea.gov.in/incoming-visit> (02 03 2019).

²² Vgl. Scholik, Nikolaus, *Seemacht im 21. Jahrhundert*, 2015, S. 88.

²³ Vgl. Fischer, *Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas*, 2017, S. 218.

²⁴ Die ASEAN ist eine regionale Kooperation von zehn südostasiatischen Staaten darunter Indonesien, Malaysia und Singapur.

*Comprehensive Economic Partnership*²⁵ (RCEP) sind. Eine weitere Dynamik erhält die Region dadurch, dass wesentliche, nicht im indopazifischen Raum²⁶ verortete Akteure, wie die Vereinigten Staaten von Amerika (USA), hier Einfluss nehmen wollen.

Die durch den südostasiatischen Archipel führenden fragilen Seeverbindungen haben sowohl für die maritimen Handelsströme, als auch die Energiesicherheit und Ressourcendeckung der VR China, Indiens sowie der drei südostasiatischen Akteure essenzielle Bedeutung. Daraus, aber auch aus nationalen Projekten, wie der indonesischen *Sea Toll Road*²⁷ Initiative ergeben sich vielfältige und vielschichtige, wechselseitige Verflechtungen und Abhängigkeiten, Stichwort *Interconnectedness* der Akteure im Raum. Dies, aber auch ihre Interessensgegensätze und letztlich die Implikationen der *MSRI* auf die sensitive Kräftekonstellation in der Region bilden den Rahmen, innerhalb dessen sich das Dissertationsvorhaben bewegt.

1.2.5 Fokus und Relevanz

Die Fokussierung auf die chinesischen maritimen Ambitionen und damit auf die *MSRI* und ihre Implikationen einen geographisch eng umrissenen Raum erscheint einerseits geboten, um dem Forschungsprojekt die notwendige Tiefe zu geben, aber auch um angesichts der indischen Limitationen einen kausalen Betrachtungsrahmen zu schaffen. Andere relevante Mächte im Raum, wie die USA oder weitere Anrainerstaaten, wie Australien werden, sofern dem Gesamtverständnis dienend, auszugsweise betrachtet. Eine detaillierte Analyse dieser unterbleibt ebenso wie eine Betrachtung der Auswirkungen der *MSRI* auf Staaten des Mittleren Ostens sowie Afrikas.

²⁵ Die *RCEP* ist die größte Freihandelszone der Welt, umfasst insgesamt 15 Staaten und wurde am 15. 11. 2020 in Hanoi unterzeichnet.

²⁶ Der indopazifische Raum ist die Bezeichnung der Land- und Seefläche einer aus dem nördlichen Indischen Ozean, dem westlichen Zentralpazifik sowie den Randmeeren (Ost- und Südchinesische See,...) und Inseln bestehenden Großregion. Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Indopazifik> (06. 11. 2022).

²⁷ Vgl. Negara, Siwage Darma und Das Bassa, Sancita, Challenges for Indonesia to achieve its Maritime Connectivity Plan an Leverage on Regional Initiatives, ISEAS Yusof Ishak Institute, Perspective, Issue 2017 No. 3, S. 2.

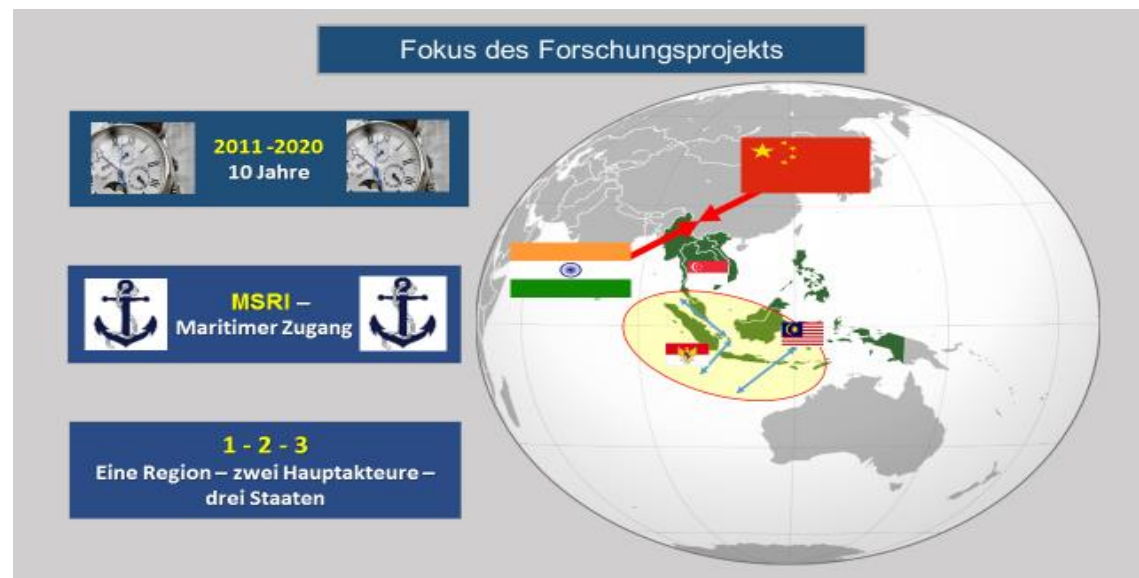


Abb. 1: Fokus des Forschungsprojektes²⁸

Das Forschungsprojekt konzentriert sich, abgeleitet von der chinesischen Initiative als Ausgangspunkt, auf den Zeitraum 2011 bis 2020.

Die Relevanz dieser Arbeit besteht daher darin, dass durch die Umsetzung der *MSRI* und den sich damit ergebenden Reaktionen der hier verorteten Akteure, allen voran Indien, gravierende Implikationen auf eine geopolitisch und geostrategisch höchst sensible Region von weltweiter Bedeutung nicht auszuschließen sind. Dies würde unweigerlich Konsequenzen von globaler Tragweite nach sich ziehen.²⁹

1.3 Aktueller Forschungsstand/identifizierte Forschungslücke

Der Stand der Forschung und die damit verbundenen Publikationen sind, der Natur seefahrender Nationen folgend, vor allem angloamerikanisch geprägt. Es ist eine Vielzahl von Aussagen und Analysen insbesondere britischer und US-amerikanischer Forscher_innen vorhanden. Exemplarisch sei hier Geoffrey Till angeführt, welcher sich in „*Seapower – a guide for the 21st century*“ mit den Grundlagen und den Ansätzen von Seemacht beschäftigt. Gemeinsam mit Ian Speller und seinem „*Understanding naval*

²⁸ Abb. 1: Layout: Autor, Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Indopazifik> (16 09 2020).

²⁹ Die Rede von Premierminister Boris Johnson am 16 03 2021 und das Entsenden der neuen britischen Trägerkampfgruppe „*HMS Queen Elisabeth*“ in die Region unterstreicht dies. Vgl. ZiB 1, ORF 2 vom 16 03 2021, 19:30 Uhr (Kurzmeldungen).

warfare“ helfen sie, die Wirkungsweisen aber auch Limitationen maritimer Macht zu verstehen. Über den indischen Ozean und seine geopolitische Bedeutung schreibt Robert D. Kaplan mit „*Monsoon*“. Richard Holmes und Toshi Yoshihara betrachten mit „*Red Star over the Pacific*“ die chinesischen maritimen Ambitionen und deren Konsequenzen. David Brewster nimmt sich in „*India and China at Sea*“ der navalen Komponente der chinesisch - indischen Interessengegensätze an.

Im Gegensatz dazu ist in manchen Staaten der EU eher eine gewisse „*Seablindness*“³⁰, ein allgemeines Desinteresse an maritimen Fragen feststellbar. Dies gilt umso mehr für eine nichtseefahrende Nation wie Österreich. Selbst die Arbeiten mit allgemein-maritimen Inhalt sind überschaubar. Erwähnt sei hier Nikolaus Scholiks, „*Seemacht im 21. Jahrhundert*“ sowie Bruno Hofbauers „*Moderne Seemacht*“. Das identifizierte Forschungsschwergewicht lag jedoch, der Natur von Staaten ohne direkten Meereszugang folgend, bislang bei der Untersuchung der terrestrischen Komponente der *BRI*. Hier sei exemplarisch die Dissertation „*Die Neue Seidenstrasse*“ von Norbert Lacher, welche die komplexen Implikationen des Projektes auf die Akteure im zentralasiatischen Raum darstellt, angeführt.³¹ In einer Reihe von wissenschaftlichen Publikationen werden darüber hinaus die kulturellen und wirtschaftlichen Dimensionen der seegestützten Austauschbeziehungen in Südostasien vorgestellt³². Im Bereich der Primärquellen, wie z. B. der „*China's Military Strategy*“³³ eröffneten sich wertvolle Anknüpfungspunkte. Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass das Abklären des aktuellen Forschungsstandes die mannigfaltige Verwertbarkeit von bereits vorhandener Literatur zu verwandten Themenbereichen erbrachte und somit die Basis für das Identifizieren der Forschungslücke gelegt werden konnte. Die komplementäre maritime wissenschaftliche Aufarbeitung der *MSRI* und die damit verbundenen Implikationen auf die indopazifische Region und ihre Akteure und deren mögliche geopolitischen – geostrategischen Konsequenzen. Das

³⁰ Nach Sebastian Bruns versteht man unter *Seablindness* die Unfähigkeit, die Eigenheiten der See zu verstehen und ihre Bedeutung für das nationale und internationale Wohlergehen und die Entwicklung zu erkennen. Vgl. Bruns, Sebastian, *Maritime Sicherheit*, Kiel, 2015, S. 20.

³¹ Vgl. Lacher, Norbert, *Die neue Seidenstrasse*, Dissertation, Universität Wien, 2015.

³² Vgl. Tjoa-Bonatz, Mai Lin: Die maritime Seidenstraße damals und heute, in: https://www.uni-frankfurt.de/86346895/Die_maritime_Seidenstrasse_und_Hafenstädte_SS20.pdf (28.03.2021).

³³ The State Council of the People Republic of China: *China's Military Strategy*, in: http://English.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/17/context_281 (08.12.2019).

Forschungsprojekt wählt somit bewusst einen maritimen Zugang und möchte damit einen Beitrag dazu leisten, die identifizierte Lücke schließen zu helfen.

1.4 Forschungsleitende Frage/Forschungsfragen

Abgeleitet aus dem dargestellten Hintergrund des Dissertationsprojektes ergibt sich somit folgende forschungsleitende Frage/Hypothese:

Wie stellt sich die *MSRI* der VR China unter dem Aspekt eines angenommenen „*Dual Use*“ dar und welche Implikationen im Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* erscheinen daher auf die indopazifische Region als ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart möglich?

Abgeleitet aus der forschungsleitenden Frage ergeben sich folgende Forschungsfragen:

Welche grundlegenden maritim – geopolitischen und geostrategischen Parameter und Voraussetzungen sind für die Entwicklung von Seemacht relevant? Wie sind diese im Spannungsfeld von Land- und Seemacht zu werten und welchen Einfluss können diese auf die Akteure und ihre Handlungsstränge, so auch auf die *MSRI* haben?

Ist der maritime Ansatz der VR China im Allgemeinen sowie der *MSRI* im Speziellen als Indikator für einen, den Prinzipien des Realismus folgenden, *Power Projection* forcierenden Kurs zu bewerten³⁴, oder stellt sie eine Fortführung der bisherigen, defensiven maritimen Ausrichtung³⁵ Chinas im Sinne der Interdependenz – *Interconnectedness*, dar?

Welche Implikationen haben die chinesischen Ambitionen und damit die *MSRI* in den Bereichen Seehandel, Energie - und Ressourcensicherheit sowie maritimer Infrastruktur, im maritimen Kontext der Region?

³⁴ Der Kampf um die strategische Vorherrschaft wird in Anbetracht der aktuellen Weltsituation und dem aggressiven Wesen der westlichen Welt (insbesondere der USA) von Liu Mingfu, Oberst der VBA und Professor an der chinesischen Universität für Landesverteidigung, als Notwendigkeit gesehen. Vgl. Yoshihara, Toshi/Holmes, James R., *Red Star over the Pacific*, Maryland, 2010, S. 143.

³⁵ Vgl. Stiftung Wissenschaft und Politik, *Chinas militärische Entwicklung - Modernisierung und Internationalisierung der Streitkräfte*, Berlin, 2009, Fußnote Seite 7; „*Strategie der 24 Zeichen*“ nach Deng Xiaoping „*Beobachtet mit kühlem Kopf; reagiert gelassen; bleibt standhaft; verbirgt unsere Fähigkeiten und wartet, bis unsere Zeit gekommen ist; seid zurückhaltend und versucht niemals die Führung zu übernehmen.*“

Wie stellen sich die geostrategischen Voraussetzungen der Akteure in Bezug auf Seemacht im Fokus der Implementierung der *MSRI* dar und welche Ableitungen auf ihre Handlungsoptionen können im Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* daraus gezogen werden?

Wie ist die *MSRI* im gesamtstaatlichen Handeln der VR China einzuordnen, wie stellen sich die Reaktionen der anderen Akteure auf diese in der Zusammenschau ihrer geopolitischen Interessen (*ends*), deren Handlungsstränge (*ways*) und der eingesetzten Mittel (*means*) dar und welche Handlungsoptionen - *Courses of Action* (COA) erscheinen daher möglich?

1.5. Theorien und methodischer Ansatz

Theoretischer Hintergrund des Forschungsprojektes ist das aktuell existente anarchische politische System der Internationalen Beziehungen. Die chinesische Initiative wurde im Spannungsfeld zwischen *Power Projection* und *Interconnectedness*, aber auch in der Wechselwirkung zwischen See- und Landmacht analysiert.³⁶ Die mögliche Dualität der *MSRI* und die damit zu untersuchende Option, ob diese als Mittel der *Interconnectedness* als auch als eines der *Power Projection* einzusetzen möglich ist, war essenziell bei der Wahl der Theorien der Internationalen Beziehungen,³⁷ in dem sich das Forschungsprojekt bewegt.

Da es sich zudem bei den Akteuren allesamt um Nationalstaaten handelt, ist dies zunächst der offensive Neorealismus nach John J. Mearsheimer. Da die Akteure jedoch im Sinne der angesprochenen *Interconnectedness* in unterschiedlicher Intensität miteinander vernetzt als auch voneinander abhängig sind, wird die Interdependenztheorie von Robert O. Keohane und Joseph S. Nye herangezogen. Ziel ist es, eine grundlegende Aussage über die außen- und sicherheitspolitische Ausrichtung der beiden Hauptakteure sowie die Implikationen ihres Handelns auf die im Fokus stehende Region treffen zu können. Diese angesprochenen Eckpunkte geben Orientierung und bilden zugleich den Rahmen, innerhalb dessen sich das Forschungsprojekt bewegt. Sie sind in Abbildung zwei (S. 19) dargestellt.

³⁶ Vgl. Corbett, Julian, S., *Some Principles of Maritime Strategy*. In: *Classics of Sea Power*, 1988, S. 92.

³⁷ Unter Internationale Beziehungen werden staatliche Handlungen und Kontakte mit internationalen Organisationen und anderen Staaten sowie die Gesamtheit von bilateralen und multilateralen Beziehungen von Staaten verstanden. Vgl., Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 176.

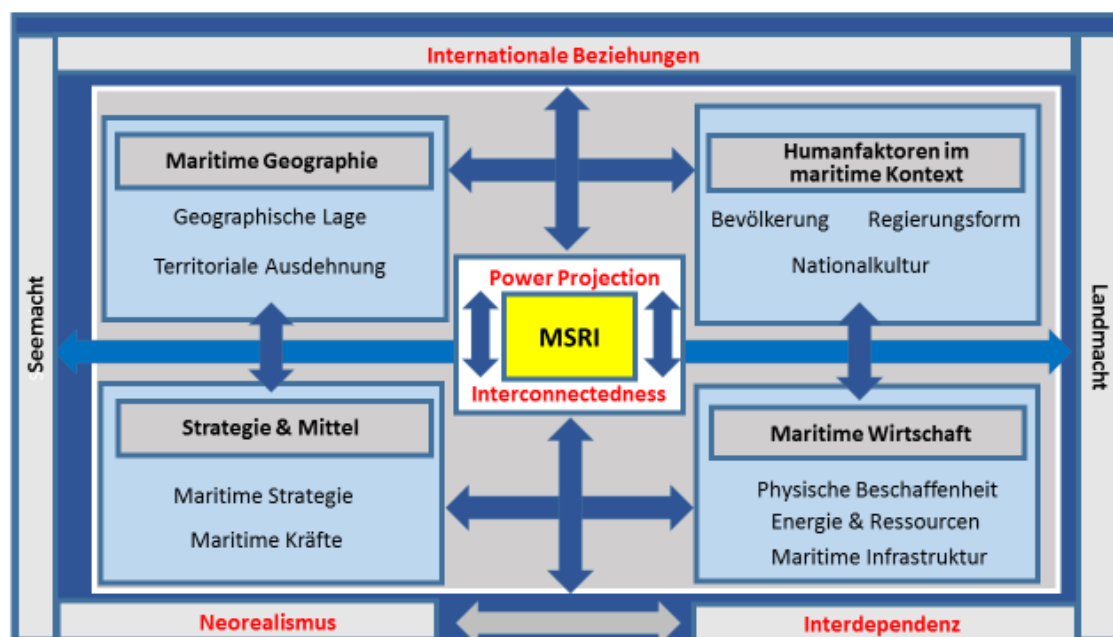


Abb. 2 Theoretisches Modell des Forschungsprojektes³⁸

Innerhalb des gesamtstaatlichen Handelns werden zum Nachvollziehen der aktuellen maritimen Herangehensweise dieser Staaten die maritimen – geostrategischen Ansätze von Alfred T. Mahan und Sir Julian S. Corbett als Beurteilungsbasis verwendet. Dabei wird deren Relevanz in wesentlichen Aussagen der Akteure analysiert. Ihre Aussagen wurden, wie die Rolle internationaler Organisationen, beispielsweise der *ASEAN* oder multinationaler Abkommen wie die *RCEP* oder die *QUAD*³⁹, jedoch nur soweit bearbeitet, als sie einen Beitrag zur Ausrichtung bzw. als mögliche Vehikel der Akteure im Sinne der Interdependenz Theorie – *Interconnectedness* und/oder des offensiven Neorealismus – *Power Projection* relevant waren.

Für die Erstellung des Dissertationsprojektes fand zum Sammeln der Daten ein empirischer – analytischer Forschungsansatz Anwendung. Wenn immer möglich wurde dabei auf Primärquellen, vor allem offizielle Dokumente, zurückgegriffen. Ergänzt wurden diese durch Sekundärquellen wie Fachbücher, Journale, Zeitschriften und recherchierte Informationen aus Internetmedien. Eine Reihe von teilstandardisierten

³⁸ Abb. 2, Layout, Grafik, Quelle: Autor.

³⁹ Die *QUAD* (*Quadrilateral Security Dialogue*) ist ein sicherheits- und militärpolitischer Zusammenschluss der USA, Japan, Indien und Australiens. Vgl. <https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/quad> (12.12.2020).

Experteninterviews⁴⁰ gab, gemeinsam mit den ausgewerteten Ergebnissen von themenrelevanten Workshops, Symposien, aber auch von Gastlehrvorträgen dem Forschungsprojekt zusätzliche Tiefe und Authentizität.

1.6. Aufbau und Struktur der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist in eine Einleitung und fünf Kapitel unterteilt. Gemeinsam ist diesen, dass jeweils zu Beginn des Kapitels Ziel und Zweck vorangestellt werden, sowie eine Conclusio dessen Abschluss bildet. Die Kapitel drei und vier sind jeweils gleich strukturiert und die zu behandelnden Akteure in der stets gleichen Reihenfolge sowie den dazugehörigen Parametern dargestellt. Besonders wichtige Daten, Zusammenhänge und/oder Erkenntnisse werden in sogenannten Fakten-, *Map*- oder Geo- Boxen farblich abgehoben dargestellt. Ziel all dieser Maßnahmen ist es, eine klare, einfache und stringente Struktur zu schaffen, um damit die Nachvollziehbarkeit des Argumentationsganges zu erleichtern.

In der Einleitung werden das Ziel des Dissertationsprojektes, dessen Relevanz und Fokus, die forschungsleitenden Fragen, die wesentlichen Theorien der Internationalen Beziehungen und die Bearbeitungsschritte dargelegt. Zweck der Einleitung ist es, an das Thema heranzuführen und den Argumentationsgang sowie die angewandten Methoden stringent näherzubringen. Das theoretische Modell des Forschungsprojektes bildet, dem Grundsatz der Einfachheit folgenden, zugleich die stringenzgebende Struktur ebendieses.

⁴⁰ Das teilstandardisierte Interview ist eine häufig in der empirischen Sozialforschung angewendete Methode. Hierbei stellt ein Interviewer in einem persönlichen Gespräch mit einem Befragten eine Reihe gezielter Fragen, um an Informationen und zu neuen Erkenntnissen zu gelangen. Im teilstandardisierten Interview gibt es lediglich einen Gesprächsleitfaden, der eine Reihe von Themen und Fragenvorschlägen enthält. Vgl.: <https://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/iag3002.pdf> (08 04 2021).

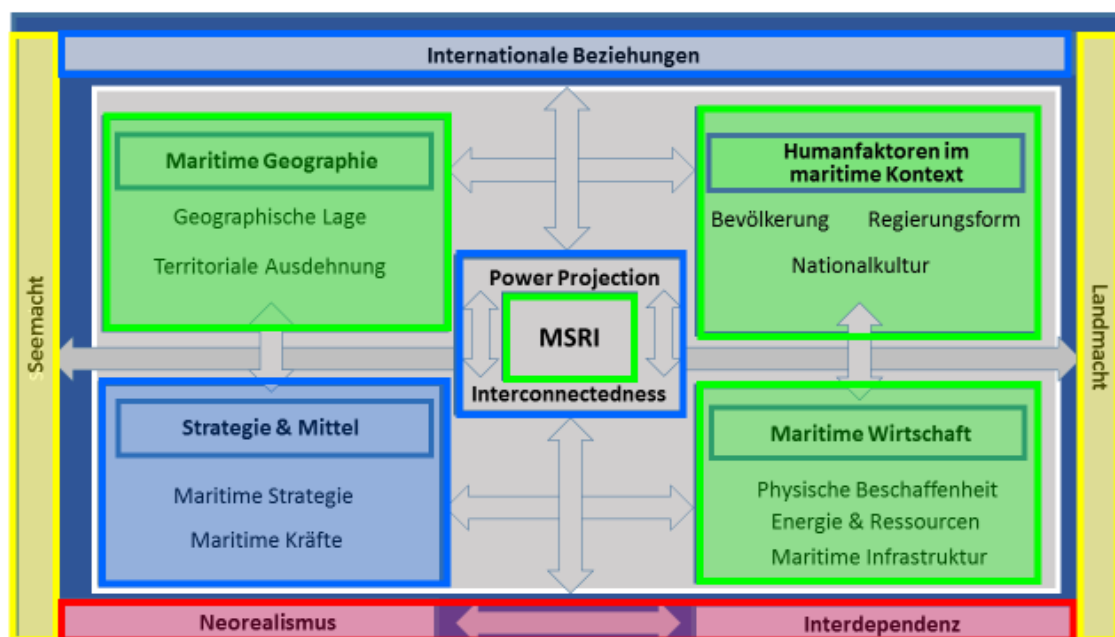


Abb. 3 Struktur des Forschungsprojektes⁴¹

Im ersten Kapitel werden die strukturgebenden Begriffe Geopolitik und Geostrategie in den maritimen Kontext der Arbeit gesetzt und die multiple Bedeutung der Meere im Spannungsfeld von Land- und Seemacht dargelegt. (Abb. 3 gelbe Boxen) Die Aufbereitung maritimer Strategien in historischer und aktueller Sicht, sowie eine Exploration von Faktoren und Parametern für das Wirksamwerden von Seemacht im Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* und letztlich eine Darstellung der Entwicklung der *MSRI*, schließen dieses ab. Danach werden im zweiten Kapitel die grundsätzlichen geopolitischen Ausrichtungen der Akteure im Fokus der Theorien der Internationalen Beziehungen aufbereitet. (Abb. 3 rote Box) Im dritten Schritt wird die indopazifische Region in Bezug auf ihre maritimen geostrategischen Voraussetzungen unter Anwendung der im ersten Kapitel extrahierten grundlegenden geographischen Parameter, auf ihre maritimen Voraussetzungen im Kontext der *MSRI* deskriptiv/analytisch aufbereitet. (Abb. 3 grüne Boxen) Auf drei Bereiche wird fokussiert: a) Maritime Handelsströme, b) Ressourcen und Energie und c) maritime Infrastruktur. Bei exemplarisch ausgewählten Tiefwasserhäfen werden messbaren Daten wie beispielsweise Größe und Anzahl der Piers, Umschlagzeit – *Turn Around Time*, Kapazität, Schiffsfrequenz – *Port Calls* und infrastrukturelle Anbindung empirisch-analytisch ausgewertet, bewertet und dargestellt.

⁴¹ Abb. 3, Layout, Grafik und Quelle: Autor.

Aufbauend darauf werden im vierten Kapitel, ausgehend von der *MSRI*, die grundsätzlichen nationalen Strategiepapiere, Doktrinen, aber auch Aussagen von Entscheidungsträgern der Akteure analysiert. (Abb. 3 blaue Boxen) Diese beiden Kapitel sollen letztlich Aufschluss geben, inwieweit neorealistische oder interdependenzorientierte Tendenzen faktisch hinterlegbar sind und damit die Optionen der Akteure gegenüber externer Einflussnahme/Abhängigkeit im Spannungsfeld von *Power Projection* bzw. *Interconnectedness* im Blickpunkt der Implementierung der *MSRI* zu verdeutlichen.

Im fünften Kapitel werden die Ergebnisse zusammengefasst und aufbauend darauf mögliche Handlungsoptionen – *COA* der Akteure dargestellt. Dabei werden deren Eintrittswahrscheinlichkeit und ihre nationalen, bilateralen und multinationalen Auswirkungen bewertet und gereiht. Somit wird die multiple Bedeutung der *MSRI* kausal nachvollziehbar gemacht, die Forschungsfrage beantwortet und schließlich ein möglicher *Way Ahead* skizziert.

2 HISTORISCHE UND MODERNE MARITIME GEOPOLITIK UND GEOSTRATEGIE

Ziel dieses Kapitels ist es, a) die grundlegenden maritimen – geopolitischen und geostrategischen Parameter sowie die Voraussetzungen für die Etablierung von Seemacht zu explorieren, b) das Spannungsfeld Land- und/oder Seemacht sowie *Power Projection* und *Interconnectedness* in den maritimen Kontext der Arbeit zu setzen und somit letztlich einen kausalen Betrachtungsrahmen zu schaffen.

Dazu werden:

- a) Eingangs die Begriffe Geopolitik und Geostrategie sowie die Ozeane und Meere in den maritimen Zugang des Forschungsprojektes gesetzt.
- b) Der Faktor Seemacht wird im historischen Kontext analysiert und unverändert gültige Grundsätze exploriert.
- c) Die Voraussetzungen Alfred Thayer Mahans für das Wirksamwerden von Seemacht sowie jene von Sir Julian Stafford Corbett für maritime Strategie werden auf deren aktuellen Anwendbarkeit geprüft.
- d) Es werden *Power Projection* und *Interconnectedness* im maritimen Fokus aufbereitet, in die angenommene Dualität der chinesischen Initiative gesetzt und letztlich,
- e) die Hintergründe, Imperative und Ziele der *MSRI* dargelegt.

Zweck dieses Kapitels ist es, erstens, durch Exploration zeitloser geopolitischen und geostrategischer Parameter für das Wirksamwerden von Seemacht sowie zweitens diese als relevanten Faktor des maritimen Zugangs in das Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* zu setzen, um so einen kausal verständlichen nachvollziehbaren Betrachtungsrahmen zu schaffen.

2.1 Geopolitik und Geostrategie im maritimen Kontext

“Die Geographie ist wichtig, und wer sie ... gut kennt, versteht die Welt besser.”⁴²

2.1.1 Geopolitik und Geostrategie

Im wissenschaftlichen Diskurs fehlen einheitliche Definitionen sowohl der Geopolitik als auch der Geostrategie. Bei einer Analyse der Wortverbindungen ist jedoch augenscheinlich, dass in beiden das Wort „Geographie“ enthalten ist. Beim Begriff Geopolitik beschreibt Nicolo Machiavelli⁴³ das zweite Wort „Politik“ wie folgt: *„(...) die Summe der Mittel, die nötig sind, um zur Macht zu kommen und sich an der Macht zu halten und um von der Macht den nützlichsten Gebrauch zu machen.”⁴⁴* Die Ansätze Machiavellis finden sich später bei Max Weber⁴⁵ sowie dem preußischen Offizier Carl von Clausewitz⁴⁶ wieder. Dieser schreibt, dass er Krieg als ein legitimes Mittel zur Machterlangung ansieht. Krieg ist für Clausewitz *„(...) ein Akt der Gewalt, um den Gegner zur Erfüllung unseres Willens zu zwingen.”⁴⁷* Clausewitz entwickelt in Folge eine sogenannte „Ziel – Zweck – Mittel – Achse“⁴⁸ in der die Politik das Ziel determiniert und den strategischen Zweck bestimmt, eine „Grand Strategy“ vorgibt und diese durch den koordinierten Ansatz aller Mittel des Staates umgesetzt wird. Diese Übereinstimmung von Interessen und Zielen, Strategie und Mitteln, *ends – ways – means* ist auch bei Rupert L. Smiths *„The Utility of Force”⁴⁹* zu finden und hat daher nichts von ihrer Aktualität verloren. Das Gegenteil davon ist der Fall. Der vielbeschworene *Comprehensive Approach* wird aktuell als möglicher ganzheitlicher Lösungsansatz für die komplexen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts bemüht und von Politikern und Entscheidungsträgern aller Couleurs eingemahnt.

⁴² Hufen, Uli, in: Tim Marshall, Die Macht der Geographie, 2015, S. 12.

⁴³ Niccolo di Bernardo dei Machiavelli (* 3. Mai 1469 in Florenz; † 21. Juni 1527 ebenda), florentinischer Politiker, Philosoph, Diplomat und Dichter.

⁴⁴ Matysek, Christian, Der Begriff von Politik beziehungsweise dem Politischen von Niccolo Machiavelli und Carl Schmitt, Grin-Verlag, 2011, S. 3.

⁴⁵ Maximilian Carl Emil Weber (* 21. April 1864 in Erfurt; † 14. Juni 1920 in München), deutscher Jurist, Wirtschaftsökonom und Soziologe.

⁴⁶ Carl Philipp Gottlieb von Clausewitz (* 1. Juli 1780 in Burg bei Magdeburg; † 16. November 1831 in Breslau), preußischer General und Militärtheoretiker. Er gilt im deutschsprachigen Raum als „der“ Klassiker in der Militärtheorie.

⁴⁷ Clausewitz, Carl von, Vom Kriege (ungekürzter Text) Cormoran Verlag, München, 2000, S. 7.

⁴⁸ Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Carl_von_Clausewitz (06.11.2022).

⁴⁹ Smith, Rupert L., The Utility of Force, 2005, S. 242.

Wesentliches Kennzeichen der Geopolitik ist es somit, geographische Gegebenheiten mit politischen Zusammenhängen zu verknüpfen und die daraus resultierenden, wechselseitigen Auswirkungen und Abhängigkeiten zu analysieren. Der US-Amerikaner Nicholas Spykman⁵⁰ stellt zum Einfluss der Geographie auf die Politik eines Staates treffend fest: „*States cannot escape their geography (...) a State's foreign policy must reckon with geography fact*;“⁵¹ Ihre Geographie und ihre geographische Verortung sind somit konstante und allgegenwärtige Faktoren im Handeln der Akteure. Die Geopolitik versteht sich als ein Ineinandergreifen der Bereiche Geographie, Politik, Geschichte und Sozialwissenschaft mit dem Ziel, eine Verbesserung der eigenen Position und/oder eine Eliminierung von Einschränkungen des eigenen Handelns zu erreichen.⁵² In der Großen Brockhaus Enzyklopädie wird Geopolitik wie folgt definiert: „*Grenzwissenschaft zwischen Geographie, Staatenkunde, Geschichte und Gesellschaftswissenschaften, (...)“*⁵³ und weiter „*(...) sucht die Beziehungen zwischen politischen Gegebenheiten und Raum zu erforschen.*“⁵⁴ Am Beginn des 20. Jahrhunderts begründet der schwedische Wissenschaftler Rudolf Kjellén⁵⁵ die Geopolitik und erhob diese zur Staatswissenschaft.⁵⁶ Er prägt den Begriff nachhaltig, wenn er schreibt: „*Die Geopolitik ist die Lehre über den Staat als geographischer Organismus.*“⁵⁷ Kjellén referenziert mit seinen Ansatz auf jenen des Deutschen Friedrich Ratzel⁵⁸, welchen dieser 1897 in seinem Werk „*Politische Geographie*“⁵⁹ ausgeführt hatte. Interessant ist im maritimen Kontext dieser Arbeit, dass Ratzel in der Frage Land- oder Seemacht eindeutig Vorteile bei Letzterer sieht. Er schreibt: „*Die Leichtigkeit des Erwerbs politischen Einflusses und Besitzes in entlegenen Ländern und seine Erhaltung ohne großen Machtaufwand, hat die mit dem Meer verbündeten*

⁵⁰ Nicholas John Spykman (* 13. Oktober 1893 in Amsterdam; † 26. Juni 1943 in New Haven, Connecticut), niederländisch-amerikanischer Geostratege. Spykman gilt als einer der geistigen Väter der *Containment* Politik der USA und Mitbegründer der realistischen Schule der internationalen Politik. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Nicholas_J._Spykman (12.12.2022).

⁵¹ Spykman, Nicholas J.: *Geography and Foreign Policy I.*, 1938, S. 236.

⁵² Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 46.

⁵³ Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 5, 1997, S. 412.

⁵⁴ Ebd. S. 412.

⁵⁵ Johan Rudolf Kjellén (* 13. Juni 1864 in Torsö; † 14. November 1922 in Uppsala), schwedischer Staatswissenschaftler und Politiker. Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 7, 1997, S. 394.

⁵⁶ Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 5, 1997, S. 412.

⁵⁷ Kjellén, Rudolf, *Der Staat als Lebensform*, 1917, S. 141.

⁵⁸ Friedrich Ratzel (* 30. August 1844 in Karlsruhe; † 9. August 1904 in Ammerland am Starnberger See), deutscher Zoologe und Geograph. Er gilt als Begründer der Politischen Geographie sowie als Wegbereiter der Geopolitik. Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 12, 1997, S. 82.

⁵⁹ Ratzel, Friedrich, *Politische Geographie*, 1897.

*Mächte immer zu raschen Erfolg geführt.*⁶⁰ In der geographischen Zusammenschau Land- und/oder Seemacht ist hier besonders der US-Amerikaner Alfred T. Mahan anzuführen, der in seinem Buch *„The Influence of Seapower upon History 1660 - 1783“*⁶¹ die geographischen und geostrategischen Voraussetzungen für Seemacht darlegt.

Unter Geostrategie wird jene zielgerichtete, planmäßige Vorgangsweise verstanden, welche zur Umsetzung der durch die Geopolitik definierten Ziele dient.⁶² Geostrategie bedient sich zur Erreichung dieser Ziele der gesamten politischen Bandbreite der Möglichkeiten staatlichen Handelns. Dies schließt kooperatives Verhalten ebenso mit ein, wie die Anwendung von militärischer Gewalt in Form kriegerischer Auseinandersetzung. Jeder geostrategische Ansatz muss sich, folgend den Gedanken Clausewitz, aus einem durch den Akteur erreichbaren, weil realistischen Ziel (*ends*) ableiten lassen, er muss, will er erfolgreich sein, einer kohärenten Strategie folgen (*ways*) und bedingt die zu seiner Umsetzung notwendigen Mittel (*means*). Letztlich ist, ebenso bei Smith angesprochen, der entsprechende politische Wille zur Umsetzung essenziell.⁶³ Im maritimen Kontext dieser Dissertation ist folgende Definition des Franzosen Coutau-Begarie aufschlussreich: *„Die Geostrategie berücksichtigt die Geografie als externen Faktor der Strategie und plant ihren Einfluss bezüglich des Erreichens und des Erhalts der Beherrschung der Meere. Die Geopolitik geht über den Seekrieg hinaus, um das schwierige Problem des Gebrauchs der See(macht) gegenüber dem Festland darzulegen.“*⁶⁴ Der Zusammenhang zu den hier im Mittelpunkt der Betrachtungen stehenden Akteuren wird offensichtlich, wenn man den Worten eines weiteren US-Amerikaners Zbigniew Brzezinskis⁶⁵ folgt. Er führt aus: *„Geostrategische Akteure sind jene Staaten, die die Kapazität und den nationalen Willen besitzen, über ihre Grenzen hinaus Macht und Einfluss auszuüben, (...)“*⁶⁶ Wenig überraschend stellt Brzezinski fest, dass neben den USA selbst, die VR China und Indien ebensolche geostrategischen Akteure sind.⁶⁷

⁶⁰ Ratzel, Friedrich, Politische Geographie, 1897, S. 606.

⁶¹ Mahan, Alfred. T., The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783, 1890.

⁶² Vgl. Brzezinski, Zbigniew, Die einzige Weltmacht, 2008, S. 57.

⁶³ Vgl. Smith, Rupert L., The Utility of Force, 2005, S. 242ff.

⁶⁴ Coutau-Begarie, Herve, in: Scholik, Nikolaus, Die Bedeutung von Meerengen, 2015, S. 16.

⁶⁵ Zbigniew Kazimierz Brzeziński (* 28. März 1928 in Warschau; † 26. Mai 2017 in Falls Church, Virginia), polnisch-US-amerikanischer Politikwissenschaftler und Sicherheitsberater in der Administration des US-Präsidenten Jimmy Carter. Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Zbigniew> (12.10.2022).

⁶⁶ Brzeziński, Zbigniew, Die einzige Weltmacht, 2008, S. 64.

⁶⁷ Vgl. ebd., S. 67.

Zusammengefasst kann somit festgehalten werden, dass erstens die Geopolitik eines Akteurs das Ergebnis des Zusammenwirkens von geographischen, gesellschaftlichen, geschichtlichen und politischen Faktoren ist. Hierzu Joseph Nye: „*The national interest is predetermined by geopolitics or the history of a country.*“⁶⁸ Zweitens, dass jeder der Akteure mit den natürlichen Eigenheiten seiner geographischen Verortung zurechtkommen muss. Die Geographie als konstanter Faktor gibt damit maßgeblich die grundlegende Ausrichtung ihrer geostrategischen Ansätze und damit der Ausgestaltung ihrer Außen- und Sicherheitspolitik vor. Sie bildet somit, einen Angelpunkt für die weitere Analyse der Akteure sowie der Möglichkeiten und Limitationen ihrer geostrategischen Initiativen. Drittens, erfolgreiche geostrategische Ansätze verlangen eine kohärente Übereinstimmung von *ends*, *ways* und *means*. Letztlich, viertens, muss dieser Stringenz auch die *MSRI* folgen. Eine Einbettung in einen gesamtstaatlichen Ansatz der VR China ist somit zwingend erforderlich.

2.1.2 Der maritime Raum – die Weltmeere

„*The sea is huge, harsh and unforgiving.*“⁶⁹ Diese treffende Beschreibung der See, im Vorwort der maritimen Doktrin Australiens, fasst treffend die grundsätzlichen Eigenschaften der Meere zusammen. Wasser bedeckt 71 Prozent der Erdoberfläche.⁷⁰ Die drei größten Ozeane sind der Pazifik mit 165,25 Mio. km² oder 43,5 Prozent der Ozeane, der Atlantik mit 106,4 Mio. km² oder 28 Prozent und der Indische Ozean mit 73,55 Mio. km², 19,4 Prozent.⁷¹ Noch beeindruckender als die genannten Zahlen ist die Tatsache, dass der „Stille Ozean“ eine größere Fläche einnimmt als die gesamte Landmasse der Erde mit 149,5 Mio. km².⁷² Da die Meere ein grundsätzlich für den Menschen lebensfeindliches Umfeld darstellen, bedeutet dies, dass nahezu dreiviertel unseres Planeten, zumindest bislang, nicht für eine menschliche Besiedelung geeignet sind.⁷³ Rein geographisch unterteilen sich die Meere in die offenen Ozeane, die etwa 80 Prozent der Gesamtfläche dieser einnehmen und die küstennahen Bereiche des Kontinentalschelfs⁷⁴. Diese sind

⁶⁸ <https://www.azquotes.com/quote/1279399> (17 11 2022).

⁶⁹ Australian Maritime Doctrine, RAN Doctrine 1. 2010, in : www.navy.gov.au, S. 6 (06 05 2019).

⁷⁰ Vgl. <https://de.oceancampus.eu/cours/LLW/die-weltkarte-ozeane-und-kontinente/> (07 11 2022).

⁷¹ Vgl. ebd. (07 11 2022).

⁷² Vgl. ebd. (07 11 2022).

⁷³ Vgl. Sipols, Kristaps, Interview, Anhang, Beilage I, S. 3.

⁷⁴ Von „Tiefsee“ spricht man ab einer Tiefe von etwa 800 Metern. Der Durchschnitt liegt bei etwa 4.000 Metern. Vgl. <https://www.planet-wissen.de/natur/meer/tiefsee/index.html> (22 10 2022) Der Kontinentalschelf sind die flachen Randbereiche der Kontinente bis ca. 200 Meter Wassertiefe, begrenzt

jedoch von besonderer Bedeutung, weil gerade hier einerseits ausreichender Nahrungsmittelreichtum vorhanden ist, andererseits aber besonders viele fossile Ressourcen am und unter dem Meeresboden zu finden sind. Aufgrund der relativen Nähe zur Küste und der vergleichsweise geringen Tiefe des Schelfs, von um die 200 Meter, sind diese relativ leicht zu explorieren. Daraus ist abzuleiten, dass die Meere als Quelle von Ressourcen eine besondere wirtschaftliche Bedeutung für seefahrende Nationen im Allgemeinen und für die hier im Mittelpunkt stehenden Akteure im Speziellen aufweist. Wenngleich die See zunächst als grenzenlos erscheint, so ist sie dies, zumindest im rechtlichen Sinn keineswegs. Verbunden mit dem stetigen Vordringen des Menschen und der damit einhergehenden technischen Entwicklung, entstand die Notwendigkeit, erste rechtliche Grundlagen zu schaffen, welche die Basis für die heute gültigen maritimen Rechtsnormen darstellen. Der Niederländer Hugo Grotius⁷⁵ verfasste 1604/05 mit *De jure praedae*⁷⁶ ein Rechtsgutachten für die damalige Niederländische Ostindien-Kompanie.⁷⁷ Es enthält bereits die Grundzüge seines späteren Hauptwerkes, blieb aber bis 1868 unveröffentlicht. Zunächst wurde nur ein Kapitel daraus 1609 anonym unter dem Titel *Mare Liberum*⁷⁸ veröffentlicht. Mit der darin postulierten Dreimeilenzone⁷⁹, welche später zur 12-Meilen-Zone erweitert wurde, sollte sich Grotius „Freiheit der Meere“ in Folge als Grundlage des modernen Seerechtes⁸⁰ durchsetzen. Aufgrund des technischen Fortschritts und der damit verbundenen Möglichkeiten zur Exploration von Ressourcen auch aus größeren Tiefen, war zur Hintanhaltung von immer wahrscheinlicher werdenden Streitfällen zwischen den Meeresanrainerstaaten eine Neufassung des Seerechtes

durch den (steileren) Kontinentalhang, der zur Tiefsee hin abfällt. Vgl.

<https://www.fischlexikon.eu/fischlexikon/glossar/glossar.php?id=51> (22 10 2022).

⁷⁵ Hugo Grotius (*10. April 1583 in Delft, Niederlande; † 28. August 1645 in Rostock), politischer Philosoph, reformierter Theologe, Rechtsgelehrter und früherer Aufklärer. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 6, 1997, S. 82.

⁷⁶ *De Jure Praedae* lat. Über das Prisenrecht, <https://www.britannica.com/topic/De-Jure-Praedae> (17 05 2022).

⁷⁷ Die Lehre von Hugo Grotius akzeptiert die bestandene Anarchie der Staaten, versucht aber, die Konflikte durch Regeln und Institutionen zu begrenzen. Vgl. Kowalski, Klaus, Das Vertragsverständnis des Hugo Grotius. Zwischen Gerechtigkeit, Treue und Rechtsübertragung, 2022, S. 89.

⁷⁸ *Mare Liberum* lat. Das freie Meer in Hugo Grotius *Mare Liberum*: Zur Aktualität eines Klassikertextes, in: <https://d-nb.info/1218859431/34> (17 05 2022).

⁷⁹ Die 12-Meilen-Zone, (engl. *coastal water*) oder als Hoheitsgewässer bezeichnet ist das seeseitige Territorium eines Küstenstaates. Es erstreckt sich von der Festlandküste oder der an der weitesten vorgelagerten Insel in Richtung des internationalen Seeraumes. Vgl. <https://www.kuestenpatent-kroatien.online/nautic-news/fragen-antworten-kroatische-k%C3%BCstenpatente/k%C3%BCstenmeer-hoheitsgew%C3%A4sser-12-meilen-zone/> (20 05 2022).

⁸⁰ Seerecht, vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4337127> (17 05 2022).

unumgänglich. 1982 wurde mit dem unter der Schirmherrschaft der UN ausgehandelten Abkommen *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*⁸¹ die 12 Seemeilenzone als Grenze der Ausdehnung der nationalen Hoheitsgewässer beibehalten. Neu hingegen wurde eine *Exclusiv Economy Zone (EEZ)* von 200 Seemeilen internationale Rechtsnorm. Diese *EEZ* deckt den angesprochenen Bereich des Festlandsockels, des Schelfs, zum Gutteil ab und erlaubt den jeweiligen Küstenanrainerstaat eine privilegierte Nutzung dieser.⁸² Gerade diese Ausdehnung führt in den Randgebieten bzw. Randmeeren der Ozeane aufgrund der berechtigten oder auch vermeintlichen Durchsetzung nationaler Gebietsansprüche zu wiederholten Konflikten. Gemeinsam mit den Übergängen zwischen den Ozeanen, den Meeresengen stellen Gebietsansprüche eine wesentliche Herausforderung in der zwischenstaatlichen Nutzung der Meere dar. *UNCLOS* schreibt zwar die ungehinderte, friedliche Passage der Meerengen fest.⁸³ Da diese Engstellen jedoch rein rechtlich innerhalb des Hoheitsgebietes einzelner Seeanrainerstaaten und die ungehinderte Nutzung dieser im Krisenfall von besonderer Bedeutung ist, ergibt sich schon hier ausreichend Konfliktpotenzial. Im maritimen Kontext dieser Arbeit sind daher die Randmeere und Engstellen im südostasiatischen Archipel, der Übergang zwischen Pazifischem zum Indischen Ozean besonders sensibel, wie bedeutend. Jegliche Veränderungen in deren Umfeld werden von den seefahrenden Mächten und somit auch von den hier zu behandelnden Akteuren aufmerksam und entsprechend kritisch beobachtet. Drei Meeresengen mit unterschiedlicher ökonomischer und geostrategischer Bedeutung sowie nautischer Qualität und Lage⁸⁴ sind hier relevant. Es sind dies die Straße von Malakka, die Lombok- und die Sundastraße. Letztlich bleibt festzustellen, dass einmal mehr, erstens die geographischen Eigen- und Gegebenheiten des maritimen Raumes und der Akteure im Kontext dieser Arbeit von besonderer Bedeutung sind. Zweitens, dass wenngleich die Meere grenzenlos erscheinen, sie dies keineswegs sind. Gerade die konkrete Festlegung der *EEZ* stellt mit ihrer Ausdehnung von 200 Seemeilen jedoch oftmals einen besonderen Streitpunkt bei der Durchsetzung geostrategischer oder ökonomischer Interessen dar. Der andauernde Konflikt im Südchinesischen Meer legt dies

⁸¹ Vgl. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, S. 24.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. (18 08 2022).

⁸² Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 3, 1997, S. 482.

⁸³ Vgl. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, S. 27ff.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf. (18 08 2022).

⁸⁴ Unter nautischer Qualität wird die Beschaffenheit des Meeresbodens wie Riffe und Untiefen, Strömungen und sonstige Natureinflüsse wie Winde, Sichtverhältnisse oder Stürme verstanden.

in exemplarischer Weise dar. Die *MSRI* durchläuft dieses umstrittene Randmeer sowie eine Reihe weiterer nautischer Hoheitsgebiete und *EEZ*. Will die *MSRI* letztlich Erfolg haben, so muss es im Interesse der VR China gelegen sein, die offenen Territorialstreitigkeiten im Südchinesischen Meer, in letzter Konsequenz auch im Rahmen von *UNCLOS* bi- oder multilateral zu lösen. Dies ist umso wichtiger, als mit der Straße von Singapur und in Folge jener von Malakka weitere, höchst sensible Engstellen zu Durchlaufen sind. Das friktionsfreie, regelbasierte Nutzen dieser ist damit ebenso im chinesischen, als auch im Interesse Indonesiens, Malaysias und Singapurs.⁸⁵ Eben darin liegt der kausale Zusammenhang der *MSRI* zum Seerecht und zur Geographie.

2.1.3 Seemacht als Faktor

Bei aller dargelegten Lebensfeindlichkeit der Meere werden diese seit der Antike ebenso mannigfaltig wie intensiv durch den Menschen genutzt. Um die umfassende Nutzung der See durch den Menschen darzustellen, wird diese mit vier grundsätzlichen Attributen⁸⁶ versehen:

Die See ist eine Ressource, sie ist ein Medium des Transportes und des Austausches, ein Informationsmedium und sie stellt letztlich ein Vehikel zur Machtausübung dar. Abgeleitet aus diesen vier Attributen ergeben sich umfassende Möglichkeiten zur Nutzung der See durch den Menschen. Zunächst bedeutet dies, erstens, dass die Meere und der in ihnen befindliche Reichtum an Meereslebewesen und Rohstoffen intensiv vom Menschen exploriert und bewirtschaftet werden. Es versteht sich von selbst, dass das Vorhandensein solcher Ressourcen zum Wohlstand eines Staates oder einer Staatengemeinschaft einen essenziellen Beitrag leisten kann. Folglich kann eben dieser Wohlstand die Begehrlichkeiten anderer Akteure wecken. Zweitens ist die See ein globales Transportmedium. Alfred Thayer Mahan beschreibt sie wie folgt: „*The first and most obvious light in which the sea presents itself from a political and social point of view is that of a great highway: or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions.*“⁸⁷ Der Transport über See war für lange Zeit nicht nur die kosteneffizienteste Möglichkeit Waren zu transportieren, sondern, trotz aller natürlicher Gefahren sowie

⁸⁵ Vgl. Lysagh, Padraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 34.

⁸⁶ Till, Geoffrey, *Seapower – a guide for the 21st century*, 2013, S. 6.

⁸⁷ Mahan, Alfred, Thayer, *The Influence of Sea Power upon History 1660 -1783, 1890*, S. 25.

Piratenunwesen und kriegerischer Auseinandersetzungen, auch die Sicherste. Daran hat sich bis heute nichts geändert. 90 Prozent aller Güter werden über die Ozeane transportiert.⁸⁸ Der Einheitscontainer revolutionierte, beginnend in den 1970er-Jahren, vor allem den Seehandel in einem Ausmaß, wie es bis dahin nicht für möglich gehalten wurde. Durch die mit ihm mögliche Standardisierung und die damit erzielbare Kostenreduktion, wurde dieser zu einem bestimmenden Faktor der Globalisierung. Die Meere stellen drittens auch ein Medium des interkulturellen Austauschs dar. In einer zunehmend vernetzten, globalisierten Welt ist dies ein ganz wesentliches Attribut der See. Letztlich ist die Kontrolle über die Seewege die *Sea Lines of Communication (SLOC)* ein entscheidender Handlungsstrang eines seefahrenden Landes, will es seine maritimen Interessen nachhaltig absichern. „*Control of the sea by maritime commerce and naval supremacy means predominate influence in the world.*“⁸⁹ Zugleich dient die See natürlich auch als Medium, um militärische Wirkmittel etwa im Rahmen naval *Power Projection* einzusetzen. Ein Akteur der dies vermag, besitzt Macht zur See, oder Seemacht.

Die Wortverbindung Seemacht beschreibt daher die Fähigkeit Macht auf, unter und über See einzusetzen, aber auch die Mittel die notwendig sind, damit diese Macht ausgeübt werden kann.⁹⁰ Um die Attribute Ressourcen und Transport beispielsweise umfassend nutzen zu können, bedarf es offenkundig einer entsprechenden Handelsmarine und ausreichender Fischereifloten. Darüber hinaus müssen die Schiffe bemannt werden, es braucht also auch das entsprechend ausgebildetes Personal, Infrastruktur wie Häfen, Docks, Werften und deren hochwertige Anbindung an das Hinterland.⁹¹ Letztlich ist eine Wirtschaftspolitik, welche die maritime Industrie entsprechend begünstigt, erforderlich. All diese Faktoren werden unter dem Oberbegriff der maritimen Macht⁹² subsumiert.

Die zweite, militärische Komponente kann man wie folgt beschreiben: „*Der Begriff Seemacht enthält alle diejenigen Elemente, welche eine Nation in die Lage versetzen, ihre militärische Kraft in Richtung auf die See zu wenden, sie über die See hinaus an Land zu*

⁸⁸ Till, Geoffrey, *Seapower – a guide for the 21st century*, 2013, S. 8.

⁸⁹ Mahan, Alfred, Thayer, *The Influence of Sea Power upon History 1660 -1783, 1890*, S. 25.

⁹⁰ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, *Seemacht - Von der Antike bis zur Gegenwart*, 1986, S. 30.

⁹¹ Darunter ist die Verkehrsanbindung mit Straßen, Eisenbahnen, Kanälen und Flughäfen die Telekommunikationseinrichtungen, die Versorgungssicherheit, Transportmöglichkeiten wie Pipelines sowie die Anbindung an Strom und Wasser sowie Entsorgungsbetriebe zu verstehen.

⁹² Das Wort Macht ist von einem Verbum abgeleitet, das so viel wie „können“, „vermögen“ bedeutet. Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, *Seemacht – von der Antike bis zur Gegenwart*, 1986, S. 3.

*werfen und dort zu unterhalten.*⁹³ Ebenso wie die maritime Macht besteht auch diese, die sogenannte navale Komponente, nicht nur aus den vordergründig sichtbaren „*Big grey ships with white numbers.*“⁹⁴ also der eigentlichen Flotte, sondern aus einer Vielzahl zu deren Unterhalt notwendigen Faktoren, wie Basen und Stützpunkte, Instandsetzungs-, Wartungs- und Kommunikationseinrichtungen, Depots und einer entsprechenden quantitativen und qualitativen personellen Stärke.

Der dritte Faktor der Seemacht sind offenkundig geographische Voraussetzungen, wie zum Beispiel ein möglichst ungehinderter Zugang zur offenen See, eine entsprechende Küste mit natürlichen Häfen, schiffbare Flüsse und entsprechend günstige klimatische Bedingungen, um nur einige zu nennen.⁹⁵ Aufgrund ihrer geographischen Verortung sind diese Parameter für jeden Akteur maßgeblich determinierend bei der Ausgestaltung seiner maritimen Möglichkeiten.

Letztlich bedarf es, um beispielsweise die im positiven wie im negativen Sinne gegebenen natürlichen Geoparameter bis zu einem gewissen Grade optimieren zu können, einer entsprechend strategisch be- und durchdachten Außen-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik des jeweiligen Staates. „*Ohne Seemacht können die geostrategischen Interessen eines maritimen Landes nicht umgesetzt werden, aber ohne eine klare Geostrategie ist die Aufrechterhaltung von Seemacht sinnlos!*“⁹⁶ Mit dieser verbunden sind die Begrifflichkeiten „Seeherrschaft“ und „Seegeltung“. Paul Heinsius schreibt hierzu: „*Seeherrschaft wurde oft durch Seemacht errungen und aufrechterhalten. Wer über Seemacht verfügt, besitzt außerdem auch Ansehen auf See und gilt etwas auf See, er hat somit Geltung auf See oder Seegeltung.*“⁹⁷

Zusammenfassend können daher vier Komponenten von Seemacht festgehalten werden. Erstens, maritime, vor allem wirtschaftliche Macht, zweitens, navale Macht, drittens, das Vorhandensein entsprechender geographischer Gegebenheiten und viertens, einen diesen Faktoren Rechnung tragenden geostrategischen Ansatz.⁹⁸ In einem Satz zusammengefasst

⁹³ Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht – von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. XV.

⁹⁴ Till, Geoffrey, Seapower - a guide for the 21st century, 2013, S. X.

⁹⁵ Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht - Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. XV.

⁹⁶ Geopolitisches Seminar, Kapitän zur See Hans Dieter Jopp, Vortrag Indopazifik, FüAk, Hamburg, 23.08.2021, 1030 – 1137 Uhr.

⁹⁷ Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht – von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 30.

⁹⁸ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht – von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 31.

bedeutet dies: Seemacht ist ein Zusammenspiel von verschiedensten Fähigkeiten – *means*, eine den entsprechenden natürlichen und gesamtstaatlichen Voraussetzungen Rechnung tragende Strategie – *ways* und in einen gesamtstaatlichen Ansatz eingebettete Zielvorgaben – *ends*. Bezogen auf die hier im Mittelpunkt stehenden Akteuren bedeutet dies, dass diese vier Faktoren in mehr oder weniger großer Ausprägung vorhanden sein müssen, um überhaupt Seemacht entfalten zu können. Damit beeinflussen sie nachhaltig die maritimen Ambitionen und Initiativen der zu behandelnden Akteure, wie eben auch die *MSRI*.

2.1.4 Seemacht im historischen Kontext

„Study the historian before you begin to study the facts.“⁹⁹

Anhand historischer Beispiele werden nun die strategisch-operativen Ansätze antiker Seemacht dargestellt und in den Kontext der Arbeit gestellt. In den Perserkriegen (490 – 479 v. Chr.) wurde deutlich, wie sehr militärische Unternehmungen, im konkreten Fall über die See geführt, von einem funktionierenden Nachschub abhängen. Ob die Unterbrechung dieser, sei es durch natürliche Einflüsse oder durch Handlungen des Gegners passiert, ist hierbei unerheblich. Bei Ersteren wurde die Persische Flotte 492. v. Chr. am Vorgebirge des Athos¹⁰⁰ durch einen Sturm zerschlagen. Bei Zweiteren wurde diese 12 Jahre später in der Seeschlacht von Salamis, 480 v. Chr.¹⁰¹ vernichtet. Der Effekt war bei beiden, dass der Schutz der für die Versorgung des Landheeres feldzugsentscheidenden Seeverbindung, der *SLOC* durch die persischen Seestreitkräfte nicht mehr sichergestellt werden konnte.¹⁰² Die Konsequenz war der Rückzug des persischen Landheeres und in weiterer Folge das Ende der persischen Expansion Richtung Westen. Ebenso wurden in dieser Auseinandersetzung erste amphibische Landungsunternehmen *„From the Sea“* (490 v. Chr.) sowie das gleichzeitige – synchronisierte Verwenden des Meeres als Manöverraum zum Zwecke der Zersplitterung des Gegners durchgeführt. Die Perser nutzten durch gleichzeitige Angriffe auf die Griechen in Sizilien – Syrakus, den Vorteil der „Äußeren Linie“¹⁰³ mit der Absicht,

⁹⁹ Carr, Edward Hallett, What is History? 1965 in: <https://www.azquotes.com/quote/718419> (17 11 2022).

¹⁰⁰ Athos, Berg auf dem gleichnamigen östlichsten Finger der Halbinsel Chalkidike, Griechenland. Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Athos> (18 08 2022).

¹⁰¹ Salamis, griechische Insel im Saronischen Golf in der Nähe von Piräus, Griechenland. Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Salamis_\(Insel\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Salamis_(Insel)) (20 08 2022).

¹⁰² Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht – von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 4.

¹⁰³ Nach Clausewitz muss der auf der äußeren Linie operierende Angreifer zur Schwergewichtsbildung wesentlich größere Anstrengungen, (Entfernungen, Logistik, ...) bewältigen um einen gleichwertigen Verteidiger erfolgreich angreifen zu können. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Innere_Linie. (21 08 2022).

den Feind in Teilen zu schlagen und überlegene Kräfte – konzentriert gegen die feindliche Hauptmacht einzusetzen.¹⁰⁴ Eine weitere ganz wesentliche Rolle spielten bei den Perserkriegen wirtschaftliche Überlegungen. Die aufstrebenden griechischen Stadtstaaten, allen voran Athen, waren durch den ständigen Konflikt mit dem Persischen Reich an die Grenzen ihrer auf maritimen Handel basierenden Möglichkeiten gekommen.

Im Peloponnesischen Krieg (431 – 404 v. Chr.) kämpfte die Thalassokratie¹⁰⁵ Athen gegen die Landmacht Sparta. Seestrategie wurde somit, gemäß Thuydides als Teil der staatlichen Gesamtstrategie Athens appliziert.¹⁰⁶ 2000 Jahre später sollte Sir Julian S. Corbett genau diesen Ansatz entgegen des Widerstands konservativer Kreise der britischen *Royal Navy* zum Durchbruch verhelfen.

Nach der Vereinigung der griechischen Stadtstaaten unter Phillip II.¹⁰⁷ stießen diese geeint unter seinem Sohn Alexander III., genannt der Große,¹⁰⁸ über Kleinasien in das Persische Reich vor. Hier kam entgegen den vorherigen Beispielen konträres Handeln zum Tragen. Alexander der Große erkannte, dass die griechische Flotte der persischen in einer offenen Seeschlacht unterlegen sein würde und beschloss daher in einer Art „*Indirect Approach*“¹⁰⁹ die persische Flotte dadurch zu neutralisieren, indem er diese von ihren Basen abschnitt. Die Vernichtung der persischen Seemacht ohne eine Entscheidungsschlacht zur See, sondern durch Ausschalten ihrer Basen im Verlauf des Feldzuges Alexander des Großen, bildete somit eine Umkehrung der Strategie von Salamis.¹¹⁰ Ohne Basen keine Flotte, ohne Flotte keine Seemacht!¹¹¹

Im Ersten Punischen Krieg wurde in der Seeschlacht von Mylae 260 v. Chr.¹¹² die eigentlich für unbesiegbar gehaltene Flotte Karthagos, der zu dieser Zeit führenden

¹⁰⁴ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht -Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 5.

¹⁰⁵ Thalassokratie ist ein maritim-kommerziell ausgerichteter Staat/Vereinigung von Staaten. Vgl. <http://www.minoer.net/themen/thalassokratie> (20 08 2022).

¹⁰⁶ Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen: Seemacht -Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 8.

¹⁰⁷ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht -Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 9.

¹⁰⁸ Alexander III., der Große, (* 20. Juli 356 v. Chr. in Pella; † 10. Juni 323 v. Chr. in Babylon), makedonischer König und Feldherr.

¹⁰⁹ Vgl. Liddel Hart, The Indirect Approach, [https://en.wikipedia.org/wiki/Indirect_approach#:~:text=\(12 12 2022\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Indirect_approach#:~:text=(12%2012%2022).).

¹¹⁰ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht -Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 8.

¹¹¹ Vgl. Wolf, Christian, Gezeitenwechsel, Masterthesis, LV Ak, 2019, S. 68.

¹¹² Die Seeschlacht von Mylae war die erste Seeschlacht zwischen Karthago und Rom im Ersten Punischen Krieg vor der Stadt Mylae an der Nordküste Siziliens, in dem die Römische Flotte einen entscheidenden Sieg errang. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 9, 1997, S. 184.

Seemacht im westlichen Mittelmeer, durch die Flotte der Landmacht Rom vernichtet. Die Konsequenzen dieser Niederlage waren weitreichend. Mit dem Verlust der karthagischen Seeherrschaft musste im Zweiten Punischen Krieg, 218 – 201 v. Chr. der karthagische Feldherr Hannibal¹¹³ seine Truppen auf den Landweg über das heutige Spanien und Frankreich nach Italien führen.¹¹⁴ Damit war auf Dauer eine Versorgung und Auffrischung der phönizischen Armee über den mehrere tausend Kilometer langen Landweg nicht möglich. Die Seeherrschaft Roms und damit in der fehlenden Möglichkeit Karthagos, die eigene Armee über den wesentlich kürzeren Seeweg zu versorgen, waren die Gründe für die karthagische Niederlage.¹¹⁵ Wie auch in den Kriegen der griechischen Antike spielten auch hier wirtschaftliche Überlegungen eine entscheidende Rolle. Die Thalassokratie Karthago war die beherrschende Handelsmacht im westlichen Mittelmeer¹¹⁶ und damit der primäre Kontrahent für das aufstrebende Rom. Im Kontext der Internationalen Beziehungen zeigen die Auseinandersetzungen zwischen Sparta und Athen sowie Karthago und Rom antike Bipolarität, die Perserkriege mit dem Persischen Reich als Hegemon, unipolare Merkmale auf.

Die hier angeführten historischen Beispiele zeigen im Wesentlichen folgende Erkenntnisse:

1. Bei allen Beispielen bestimmen abermals die grundlegenden Gegebenheiten der Geographie nachhaltig das Handeln der Akteure. Sie bilden in der Antike wie heute eine Konstante.
2. Seemacht war auch in der Antike eine Kombination von maritimer – ökonomischer und naval – militärischer Macht. Handel bedingte, offensichtlich auch in der Antike die Absicherung ebendieses durch navale Kräfte. *Power Projection*, operativ umgesetzt in Form Amphibischer Landungsoperationen, war auch in der Antike ein strategischer Ansatz.
3. Die See war auch bereits in der Antike ein Medium des Transportes und des interkulturellen Austausches – der *Interconnectedness*.

¹¹³ Hannibal Barkas, (um *247 v. Chr. in Karthago; † 183 v. Chr. in Bithynien), Sohn Hamilkar Barkas. Als bedeutendster Feldherr Karthagos, brachte Hannibal bei Cannae, 216 v. Chr., Rom die größte Niederlage seiner Geschichte bei. Vgl. Garde Peach, L. Du, Hannibal, 1974, S. 44.

¹¹⁴ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht - Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 17.

¹¹⁵ Vgl. Garde Peach, L. Du, Hannibal, 1974, S. 46.

¹¹⁶ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Seemacht - Von der Antike bis zur Gegenwart, 1986, S. 12.

4. Die Auseinandersetzung Land- versus Seemacht ist ebenfalls keine Erfindung der Neuzeit, der Peloponnesische Krieg und der Punische Krieg zeigen dies deutlich. Entscheidend dabei ist, dass die Flotte, oder eben auch die Ausschaltung dieser durch einen indirekten Ansatz, wie beim Feldzug Alexander des Großen, auch in der Antike die Voraussetzungen für die entscheidenden Operationen zu Land schafft. Im Kontext der Internationalen Beziehungen zeigen diese Auseinandersetzungen, dass Uni- und Bipolarität auch in der Antike relevant waren.

Kurz zusammengefasst sind alle Merkmale der modernen Seestrategie bereits, wenngleich mit anderen technischen Voraussetzungen, in uni-, bi- oder multipolaren Konstellationen der Antike abgebildet, sie sind folglich zeitlos. Bezogen auf die Akteure, allen voran die VR China und ihre maritimen Ambitionen, wie eben die *MSRI*, bedeutet dies, dass diese auch im 21. Jahrhundert nichts von ihrer Aktualität eingebüßt haben. Das Gegenteil trifft zu.

2.2 Moderne Seemacht – Maritime Geostrategie

Aufbauend auf den bislang getroffenen Feststellungen werden nun jene maritimen Strategieansätze dargestellt und analysiert, welche bis in die Gegenwart maßgeblich das Handeln maritimer Akteure bestimmen.

Eingangs muss festgestellt werden, dass das Entwickeln maritimer Strategien nicht bloß auf den Kulturkreis des Westens beschränkt war. Vielmehr wurden ebenso bedeutende maritime Schriften im Mittleren Osten, wie im Oman bzw. in Indien und China, zu Papier gebracht.¹¹⁷

Im Kontext dieser Arbeit fokussiert der folgende Abschnitt jedoch auf zwei Namen, welche im Zusammenhang mit maritimer Geopolitik und den daraus abzuleitenden seestrategischen Ansätzen untrennbar verbunden sind: Konteradmiral Alfred Thayer Mahan und Sir Julian Stafford Corbett.

Der US-Amerikaner und der Brite waren gleichermaßen maritime, geopolitisch-geostrategische Vordenker. Ihre Werke und deren wesentliche Aussagen beeinflussten

¹¹⁷ Speller, Ian, *Understanding Naval Warfare*, 2014, S. 40.

maßgeblich und nachhaltig das maritime, strategische Denken des vergangenen Jahrhunderts und sie tun dies bis dato.¹¹⁸ Obgleich bei beiden die Ausgangspunkte ihrer Überlegungen im 19. Jahrhundert und davor zu finden sind, so ist doch feststellbar, dass ihre Thesen nichts an Aktualität eingebüßt zu haben scheinen.¹¹⁹ Der folgende Abschnitt fasst ihre wesentlichen Aussagen zusammen und stellt die Applikation dieser in das aktuelle Umfeld von Raum und Akteure der indopazifischen Region, um deren maritime Herangehensweisen und geostrategische Ansätze nachvollziehbar zu machen.

2.2.1 Leben und Werk Alfred Thayer Mahans

„Retire from the realm of logic into a dim religious world in which Neptune was God, Mahan its prophet, and the US Navy the only true church.“¹²⁰

Alfred Thayer Mahan wurde als Sohn des Professors für Zivil- und Militäringenieurwesen und Lehrers an der Militärakademie der US-Army, Dennis H. Mahan, am 27. September 1840 in West Point/New York geboren.¹²¹ Mahan entschied sich, entgegen dem Rat und Wunsch seines Vaters, Marineoffizier zu werden. Genannt *„Clausewitz der See“¹²²* gilt er als „die“ historisch-maritime Referenz seiner Zeit. Mahans maritime Ansätze und seine Thesen sind im Wesentlichen auf zwei zwar parallel verlaufende, aber in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehenden Lebensrealitäten seiner Zeit zurückzuführen: Erstens, den von ihm, bis zur absoluten Bedeutungslosigkeit, miterlebten Niedergang der amerikanischen Marine nach dem amerikanischen Bürgerkrieg und, zweitens, die Wahrnehmung der damals offenkundigen globalen Seemacht Großbritanniens. Das viktorianische Empire stand in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf dem Zenit seiner Macht. Während Mahan die amerikanische Marine als *„Quaker navy“¹²³* bezeichnete und ihre Daseinsberechtigung mit *„nur dazu da sich selbst zu betrügen“¹²⁴* beschrieb, herrschte die Royal Navy absolut über die Weltmeere. Mahan, sichtlich beeindruckt, schreibt: *„England is at the present time the greatest maritime nation in the world.“¹²⁵* Die

¹¹⁸ Vgl. Ian Speller, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 17.

¹¹⁹ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, Red Star over the Pacific, 2010, S. 44.

¹²⁰ Henry L. Stimson, in: Nikolaus Scholik, Seemacht im 21. Jahrhundert, 2015, S. 13.

¹²¹ Vgl. Michel, Felix, Alfred Thayer Mahans Konzept von Sea Power, 2006, S. 5.

¹²² McLaughlin, Rob: United Nation Naval Peace Operation in the Territorial Sea, Hamburg, Nyhoff Publikation, 2009, S. 10.

¹²³ Michel, Felix, Alfred Thayer Mahans Konzept von Sea Power, 2006, S. 5.

¹²⁴ Vgl. Michel, Felix, Alfred Thayer Mahans Konzept von Sea Power, 2006, S. 5.

¹²⁵ Hattendorf, John B., Classics of Sea Power - Mahan on Naval Strategy, 1991, S. 51.

vielschichtigen Gründe für diese Weltmachtstellung und die geschichtliche Entwicklung die zu dieser führte, versucht Mahan in seinem, als Hauptwerk angesehenes Buch „*The Influence of Seapower upon History 1660 - 1783*“ zu explorieren. Er fokussiert auf die spezifisch maritim-geostrategischen Aspekte der See und den daraus erwachsenden geopolitischen Konsequenzen für die Akteure des genannten Zeitraums.¹²⁶ Mahan konzentriert sich also auf jene, etwas mehr als 120 Jahre (1660 – 1783), welche gekennzeichnet waren vom Aufstieg Großbritanniens zur führenden Seemacht der Welt. Vergleichend dazu analysiert er die damaligen Vereinten Provinzen¹²⁷ und Frankreich.¹²⁸ Mahan war dabei, wenngleich seine Untersuchungen sich primär mit dem Zeitalter der Segelschiffe auseinandersetzten, darauf bedacht, unabhängig vom Stand der Technik zeitlose, allgemeingültige Prinzipien zur Erlangung von Seemacht im geopolitischen und geostrategischen Kontext zu explorieren.¹²⁹

In dieser und weiteren Publikationen legte Mahan seine Überzeugung dar, dass es zur Erringung der Seeherrschaft entscheidend sei, die feindliche Flotte zu vernichten. Markant ist hierbei die Parallelität zu Clausewitz.¹³⁰ „*Wir glauben daher, dass nach der Masse der Erfahrungen folgende Umstände die Niederwerfung des Gegners hauptsächlich ausmachen: Zertrümmerung seines Heeres, wenn es einigermaßen eine Potenz bildet.*“¹³¹ Mahan fokussiert, unter dem Eindruck der Seeschlachten von Trafalgar, 1805 und in Folge von Tsushima, 1905¹³² stark auf die Entscheidungsschlacht. Er favorisiert eine solche aktiv, also durch eine offensive maritime Strategie, herbeizuführen. Voraussetzung für einen siegreichen Ausgang sei jedoch, so postuliert er, das Vorhandensein einer entsprechend starken, dem potenziellen Gegner deutlich überlegenen eigenen Flotte. Konsequenter plädiert er daher nachhaltig für eine starke amerikanische Flotte, deren Kern vorzugsweise aus Linienschiffen¹³³ bestehen sollte. Darüber hinaus muss diese in der Lage sein, die

¹²⁶ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 18.

¹²⁷ Vgl. Padfield, Peter, *Maritime Supremacy*, 2003, S. 69.

¹²⁸ Vgl. ebd. S. 78.

¹²⁹ Vgl. Albrecht, Torsten, Masala, Carlo, Tsetsos, Konstantine, *Das Wesen von Seemacht*, 2021, S. 16ff.

¹³⁰ Vgl. Bruns, Sebastian, *Maritime Sicherheit*, 2013, S. 47.

¹³¹ Bode, A.W. Carl von Clausewitz, 1935, S. 124.

¹³² Trafalgar, 1805 und Tsushima 1905 waren Seeschlachten, die das Schicksal der Vorherrschaft auf See – Trafalgar, bzw. den Ausgang des Krieges – Tsushima, bestimmten und damit als Entscheidungsschlachten bezeichnet werden. Vgl. Willms, Johannes und Martin, Bernd in Förster, Stig (Hrsg), *Schlachten der Weltgeschichte*, 2003, S. 112. und S. 157.

¹³³ Unter einem Linienschiff versteht man ein Schiff, das stark genug geschützt (gepanzert) sowie mit einer ausreichend wirkungsvollen Bewaffnung (Kanonen) versehen ist, um in der Schlachtlinie (in Kiellinie) gemeinsam mit andern (Linien-)Schiffen zu kämpfen. Diese Schlachtlinie bietet im Idealfall die

Absicherung der wirtschaftlichen Interessen, im maritimen Kontext ist dies der Schutz der Seeverbindungen und der eigenen Handelsschifffahrt, zu gewährleisten. Die uneingeschränkte Nutzung der See und ihrer Handelsrouten zur Mehrung des nationalen Wohlstandes sieht er als Basis für die politische Machtstellung eines seefahrenden Staates. Er postuliert: „*All men seek gain and, more or less, love money.*“¹³⁴ Der Ausgangspunkt von Mahans Überlegungen ist folglich stark ökonomisch orientiert. Aus der Notwendigkeit dieser uneingeschränkten Nutzung der Meere zum Zwecke des Handels leitet er zwingend das Vorhandensein einer entsprechend starken Marine ab. Diese zu bauen, sie personell und materiell zu unterhalten, auszubilden und zu trainieren, ist, wenig überraschend, mit der Verfügbarkeit von ausreichenden finanziellen Mitteln und einer langfristigen geostrategischen Planung verbunden. Er leitet daraus eine vorteilhafte Wechselbeziehung zwischen einer entsprechend leistungsfähigen Volkswirtschaft zur Finanzierung navaler Macht und der Flotte zum Schutz ebendieser ab.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass Mahan, erstens, einen Zusammenhang zwischen navaler Macht, also der Flotte und wirtschaftlicher, maritimer Macht erkennt. Er definiert zweitens, Seemacht durch ihre beiden wesentlichen Elemente. Die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Seewege sowie deren Nutzung durch eine entsprechende Handelsflotte und eine, zu deren Schutz verfügbare kampfkraftige¹³⁵ Kriegsflotte. Drittens, sei zur Durchsetzung der strategischen Interessen es wichtig, navale Macht mit einer glaubhaften, maritimen Strategie als Instrument der Machtprojektion des Akteurs und integralen Teil seiner Gesamtstrategie, zu hinterlegen.¹³⁶ Letztlich exploriert er, viertens, eine Reihe von geographischen Parametern, die er als unerlässliche Voraussetzungen für Seemacht hält. Diese Parameter, weil auf den natürlichen Gegebenheiten der Geographie basierend, kann ein Akteur nicht wesentlich verändern.¹³⁷ 50 Jahre später greift Nicholas J. Spykman diesen Gedanken auf, wenn er schreibt: „(...) *States cannot escape their geography (...).*“¹³⁸ Mahans geographische Parameter für

Möglichkeit, unter Einsatz der gesamten schweren Artillerie, der sogenannten Breitseite, einen Gegner niederzukämpfen. Vgl. Hofbauer, Bruno, *Moderne Seemacht Teil 1*, 2015, S. 102.

¹³⁴ Hattendorf, John B., *Classics of Sea Power- Mahan on Naval Strategy*, 1991, S. 53.

¹³⁵ Crefeld, Martin van, *Kampfkraft*, 2020, S. 34.

¹³⁶ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 30.

¹³⁷ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 16.

¹³⁸ Spykman, Nicholas J., *Geography and foreign Policy I. The American Political Science Review*, Vol. XXXII, No.1, 1938, S. 236.

Seemacht sind somit zeitlos und haben daher auch noch heute für die Akteure der indopazifischen Region Gültigkeit.¹³⁹

2.2.2 Mahans sechs Parameter für Seemacht

In seinem Werk „*The Influence of Seapower upon History 1660 - 1783*“, definiert Alfred Thayer Mahan sechs allgemeingültige Voraussetzungen für Seemacht¹⁴⁰. Er argumentiert, dass diese, weil auf der Geographie und Nationalcharakteristika eines Staates basierend, zeitlose und allgemeingültige Aussagekraft und folglich essenziellen Einfluss auf die Entwicklung eines Staates zur Seemacht haben.¹⁴¹ Es sind dies:¹⁴²

- Erstens, die geographische Lage,
- zweitens, seine territoriale Ausdehnung,
- drittens, die physische Beschaffenheit seines Territoriums,
- viertens, die für maritime Zwecke nutzbare Bevölkerungszahl,
- fünftens, ein der See positiv eingestellter Nationalcharakter und
- sechstens, der Charakter der Regierung.

Geographische Lage

Zunächst unterscheidet Mahan bei der geographischen Lage eines Staates zwischen Insel- und Kontinentallagen. Er vergleicht hierzu das insulare Großbritannien und das kontinentale Frankreich. Seiner Beurteilung nach hat die insulare Lage den Vorteil, dass durch den Wegfall von Landgrenzen, ein direkter Angriff, außer durch eine Invasion von der See her, nicht möglich ist. Er folgert, dass damit der Verteidiger mehr Ressourcen für die See, für die Marine nützen kann und muss.¹⁴³ Mahan hierzu: „ ... *that if a nation be so situated that it is neither forced to defend itself by land ... it has, by the very unity of its aim directed upon the sea, an advantage as compared with a people one of whose boundaries is continental.*“¹⁴⁴ Ebenso argumentiert Mahan, dass eine Nation, welche einen direkten uneingeschränkten und somit nicht zu blockierenden Zugang zu den Ozeanen und damit zu

¹³⁹ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 17.

¹⁴⁰ Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 13.

¹⁴¹ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 16.

¹⁴² Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 13.S. 13.

¹⁴³ Vgl. ebd. S. 14.

¹⁴⁴ Ebd. S. 14.

den Seehandelsrouten besitzt einen enormen ökonomischen und geostrategischen Vorteil innehat.¹⁴⁵ Er charakterisiert die See als eine vielfältig nutzbare Autobahn bzw. als einen uneingeschränkt verfügbaren, nahezu unendlich tiefen Raum: „*The first and most obvious light in which the sea presents itself from a political and social point of view is that of a great highway: or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions.*“¹⁴⁶ Als Staaten, die eine vorteilhafte geographische Lage besitzen, nennt Mahan Großbritannien und die USA.¹⁴⁷ Als Negativbeispiel führt er, aufgrund der durch potenzielle Gegner leicht zu blockierenden Engstellen, wie den Nordseeausgängen zum Atlantik, das damalige Deutsche Reich an. Gegenwärtig sieht sich die Russische Föderation (RF) mit solch einer negativen geographischer Lage konfrontiert.¹⁴⁸

Territoriale Ausdehnung

Beim Parameter der territorialen Ausdehnung erläutert Mahan, dass nicht nur die Länge der Küste bedeutend sei, sondern vielmehr, ob diese vorteilhafte klimatische Bedingungen aufweist, von See her gut zugänglich ist und topographische Möglichkeiten zur Erschließung aufweist. Dieser Umstand ist nicht nur für militärische Belange im Verteidigungsfall entscheidend, sondern auch für die Notwendigkeit, genügend Menschenpotenzial für die navale Macht und die maritime Industrie zur Verfügung zu haben. Mahan hierzu: „... *extent of sea coast is a source of strength or weakness according as the population is large or small.*“¹⁴⁹ Als positives Beispiel gilt die dicht besiedelte und infrastrukturell gut erschlossene chinesische Ostküste. Die zwar lange, aber bislang aus klimatischen Gründen kaum nutzbare, abgelegene und folglich auch dünn besiedelte Nordküste der Russischen Föderation als Negativa unterstreichen die Richtigkeit von Mahan zweiter Voraussetzung eindrucksvoll.¹⁵⁰

¹⁴⁵ Vgl. Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 15.

¹⁴⁶ Ebd. S. 25.

¹⁴⁷ Die USA besitzen sowohl eine insulare Lage als auch einen direkten und derzeit von keinem anderen Akteur zu blockierendem Zugang zu zwei Weltmeeren, Atlantik und Pazifik.

¹⁴⁸ Exemplarisch für die Schwierigkeiten eines nicht ganzjährig nutzbaren und leicht zu blockierenden Hochseezuganges sei hier auf jene Meerengen, welche jede russische Flotte passieren muss, verwiesen. Die Nordmeerflotte – Dänemarkstraße und Islandstraße in den Atlantik, die Baltische Flotte – Kattegat, Skagerrak und Nordseeausgänge in den Atlantik, die Schwarzmeerflotte – Dardanellen und Bosporus ins Mittelmeer und die Pazifikflotte – Straße von Soya und Koreastraße in den Pazifik. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 66f. und S. 87f.

¹⁴⁹ Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 15.

¹⁵⁰ Ebd. S. 17.

Physische Beschaffenheit

Unter dem dritten Punkt, der physische Beschaffenheit des Territoriums, versteht Mahan, eine von See her gut zugängliche und damit nutzbare Küste,¹⁵¹ verbunden mit quantitativ und qualitativ gut schiffbaren Flüssen sowie einer möglichst hohen Anzahl von geschützten, hochwertigen Häfen, welche die Entwicklung von Seemacht begünstigt. Mahan hierzu: „*The seaboard of a country is one of its frontiers: and the easier the access offered by the frontier to the region beyond, in this case the sea, the greater will be the tendency of a people toward intercourse with the rest of the world by it.*“¹⁵² Dass eine leicht zugängliche Küste auch schwieriger zu verteidigen ist, führt er mit Verweis auf historische Beispiele¹⁵³, als Nachteil an. Der natürliche Reichtum eines Landes, vor allem die Fruchtbarkeit seiner Böden für die Landwirtschaft sei ebenso bedeutend. Ein karges Land, so Mahan, unterstützt die Hinwendung zur See. In diesem Zusammenhang nennt er Großbritannien und die Niederlande als Beispiele dafür. Gegenteilig analysiert er Frankreich und seine reichen Agrarböden. Diese vermindern die ökonomische Notwendigkeit zur Exploration der See.¹⁵⁴

Bevölkerungsanzahl

Als weiteres wesentliches Kriterium für Seemacht postuliert Mahan, viertens, dass jener Anteil an der Gesamtbevölkerung, welcher motiviert für maritime Zwecke und die Exploration der Meere zur Verfügung steht, ein wesentlicher Faktor sei. Er schreibt: „(...) *in point of population, it is not only the grand total, but the number following the sea, or at least readily available for employment on ship-board and for the creation of naval material, that must be counted.*“¹⁵⁵ Mahan erläutert bei diesen Punkt, dass hierbei die Summe des zur Verfügung stehenden Menschenpotenzials zu erfassen sei. Dies umfasst die seefahrenden Anteile – zivile und militärische Schiffsbesatzungen, jene die in der Schifffahrtindustrie, in Werften und Zulieferbetrieben in den Verlade-, Entlade- und Lagereinrichtungen der Häfen tätig sind sowie all jene, die in der sonst notwendigen

¹⁵¹ Schlecht nutzbare Küsten sind u. a. Steil-, Mangroven- oder Flachwasserküsten.

¹⁵² Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 16.

¹⁵³ Die Wikinger nutzen bei ihren Vorstößen in England ab 793 n. Chr. die langsam fließenden und gut schiffbaren Flüsse für ihre Vorstöße landeinwärts. Vgl. <https://www.england.de/grossbritannien/wikinger-in-england> (11.12.2022).

¹⁵⁴ Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 17.

¹⁵⁵ Ebd. S. 20.

maritimen Infrastruktur (Verkehrsträger, Finanz-, Versicherungs- und sonstiger Dienstleistungssektor) arbeiteten.¹⁵⁶ In dieser Arbeit wird, der *Interconnectedness* der Akteure Rechnung tragend, der Faktor Bevölkerungsanzahl um den Parameter maritime Wirtschaft erweitert.

Nationalcharakter

Der Nationalcharakter eines Landes, in dieser Arbeit unter den Begriffen Kultur und Gesellschaft angesprochen, ist die fünfte Voraussetzung für Seemacht. Mahan nimmt als gegeben an, dass der Charakter von Nationen unterschiedlich ist. Für ihn ist es von entscheidender Bedeutung, dass sich das nationale Gemeinwesen dem friedvollen und extensiven Handel zuwendet. „*If sea power be really based upon a peaceful and extensive commerce, aptitude for commercial pursuits must be a distinguishing feature of the nation* (...)“¹⁵⁷ Er belegt dies mit der historischen Entwicklung Spaniens und wenig verwunderlich, jener Großbritanniens.¹⁵⁸ Trotzdem, dass Spanien zu Beginn der Kolonialisierung¹⁵⁹ mit den besseren geostrategischen Möglichkeiten ausgestattet war, beging es entscheidende strategische Fehler. Die spanische Krone beutete ihre Kolonien, allesamt in Übersee gelegen, zunächst ökonomisch aus, ohne in diese nachhaltig zu investieren. Nicht genug damit, vernachlässigte Spanien seine Marine, welcher die Absicherung eben dieser oblag, sowohl in technologischer als auch seetaktischer Weise sträflich. Die Konsequenz war, dass Spanien dem zunächst wirtschaftlich wesentlich schwächeren England am Ende des 16. Jahrhunderts zunehmend unterlegen war. In Folge gelang es England durch geschickte Nutzung seiner Überseebesitzungen als einen wesentlichen Faktor seiner wirtschaftlichen und fiskalpolitischen Leistungsfähigkeit, Kriege ökonomisch länger durchzuhalten, damit seine Gegner zu eliminieren und zur führenden Seemacht aufzusteigen.¹⁶⁰

¹⁵⁶ Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 21.

¹⁵⁷ Ebd. S. 22.

¹⁵⁸ Vgl. William Pitt the Elder, in Padfield, Peter, *Maritime Supremacy*, 2003, S. 145.

¹⁵⁹ Im 16. Jhd waren, bis auf das heutige Brasilien, weite Teile Mittel- und Südamerikas, in spanischer Hand.

¹⁶⁰ Vgl. Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783*, 1890, S. 24.

Charakter der Regierung

Zuletzt stellt Mahan fest, dass der Charakter einer Regierung, in dieser Arbeit unter dem Begriff Regierungsform angesprochen, entscheidende Bedeutung für die Entwicklung eines Landes im Allgemeinen und zu einer Seemacht im Speziellen hätte. Während die fünf genannten Parameter wenig bis schwer veränderbare Grundlagen für Seemacht sind, so ist es nun Aufgabe der Regierung, durch überlegtes und vorausschauendes gesamtstaatliches Handeln, die nicht veränderbaren Nachteile möglichst zu substituieren und die Vorteile zu maximieren.¹⁶¹ Zum wiederholten Male verweist Mahan auf die Regierungen Großbritanniens des 17. und 18. Jahrhunderts¹⁶². Unter deren liberaler gesellschafts-, wirtschafts- und fiskalpolitischer Ausrichtung das Potenzial des Landes, so Mahan, optimal genutzt wurde.¹⁶³

2.2.3 Mahans Denken im maritimen Selbstverständnis der Akteure

Alfred Thayer Mahans Thesen beeinflussen auch heute noch das weltweite maritime Denken. „*Alfred T. Mahan is commonly regarded as one of the most important analysts of sea power.*“¹⁶⁴ Offensiv ausgerichtet steht bei ihm die Marine im Mittelpunkt der Überlegungen. Sein entscheidungsschlachtzentrierter Ansatz verlangt jedoch, wie bereits dargelegt, das Vorhandensein einer qualitativ und quantitativ hochwertigen Flotte. Es ist daher wenig verwunderlich, dass das Denken Mahans unverändert den Kern der strategischen Ausrichtung von führenden Seemächten darstellt. Dies wird dadurch unterstrichen, dass es den derzeitigen maritimen Hegemon, den Vereinigten Staaten von Amerika erfolgreich gelang, die 100 Jahre alten Thesen Mahans in die Gegenwart zu transferieren und entsprechend zu adaptieren. Die offensive Ausrichtung der *USN* sowie die sich daraus ergebenden konzeptionellen Ableitungen, Stichwort *Command of the Sea*¹⁶⁵, *Forward Deployment*¹⁶⁶ und *Air Sea Battle* Konzept¹⁶⁷ sind der hochoffizielle, dokumentierte Nachweis dafür.

¹⁶¹ Vgl. Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 - 1783, 1890*, S. 25.

¹⁶² Vgl. Padfield, Peter, *Maritime Supremacy*, 2003, S. 328.

¹⁶³ Vgl. ebd. S. 342.

¹⁶⁴ Klein, John, *Maritime Strategy should heed US and UK classics*, 2011, S. 9.

¹⁶⁵ Vgl. Böhm/Wasinger, *Seestrategie im 21. Jhd.-Mahan und Corbett heute*, in *ÖMZ* 5/2017, S. 602.

¹⁶⁶ Vgl. Kapitel 4, 4.2.5 Konzeptionelle Ableitungen der *USN*, S. 100.

¹⁶⁷ Vgl. ebd. S. 101.

Bezogen auf die hier zu behandelnden Akteure ist feststellbar, dass auch die VR China im Allgemeinen und die *People Liberation Army Navy (PLAN)* im Speziellen zunehmend von Mahan beeinflusst werden. Gerade bei der chinesischen Marine sind Tendenzen, einen deutlich offensiveren Kurs zu beschreiten, eindeutig erkennbar. Dies manifestiert sich einerseits in den Aussagen hoher Entscheidungsträger der *PLAN*, in konzeptionellen Dokumenten,¹⁶⁸ aber und vor allem im geführten Diskurs um die künftige Ausrichtung dieser. Diese konzeptive Diskussion geht Hand in Hand mit den wachsenden navalen Kapazitäten der *PLAN*.¹⁶⁹

Am offenkundigsten ist die zunehmend offensivere Ausrichtung der *PLAN* zunächst am Zulauf des mittlerweile dritten Flugzeugträgers¹⁷⁰ und dessen Begleitschiffe, unter anderem nuklear betriebene Angriffsunterseeboote (*SSN*), erkennbar. Ebenso sind die sich markant ausweitenden Patrouillen chinesischer Kriegsschiffe, mit Schwergewicht im indopazifischen Raum, ein sichtbares Indiz dafür. Dauerhafte Präsenz im Sinne Mahans wurde noch nicht festgestellt, denn dafür fehlt der *PLAN* eine wesentliche Voraussetzung: Logistische Basen! Das ist der Punkt, an dem die mögliche Dualität der *MSRI* ins Spiel kommt!

Auch der Akteur Indien ist, jedoch im geringeren Ausmaß als die VR China, von Mahans Denken beeinflusst. Erst in jüngster Zeit, unter der Regierung von Premierminister Narendra Modi, ist eine deutlich offensivere Akzentuierung der navalen Strategie im Sinne Mahans wahrzunehmen. Dies geht einher mit einem merklichen quantitativen und qualitativen Kapazitätswachstums der indischen Marine. Der Zulauf des ersten indigenen indischen Flugzeugträgers sowie die im Aufbau befindliche seegestützte Komponente der indischen nuklearen Triade, manifestieren dies.

Einschränkend ist jedoch festzuhalten, dass bislang weder die Marinen der VR China noch Indiens über jene navalen quantitativen und qualitativen Einsatzmittel, sowie über ein

¹⁶⁸ Vgl. Böhm/Wasinger, Seestrategie im 21. Jhd.-Mahan und Corbett heute, in ÖMZ 5/2017, S. 604.

¹⁶⁹ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 33.

¹⁷⁰ Nach der CV-16 Liaoning und der CV-17 Shandong ist dies die CV-18 Fujisan Vgl.

<https://www.thedefencehorizon.org/post/die-flugzeugtr%C3%A4ger-der-chinese-people-s-liberation-army-navy?lang=de> (11.12.2022).

entsprechendes Stützpunktnetz verfügen, um eine angedachte offensivere Ausrichtung ihrer Marinen im indopazifischen Raum entsprechend glaubwürdig zu hinterlegen.

2.2.4 21st Century Mahan

Die unveränderte Aktualität von Mahans Voraussetzungen begründet sich darin, dass sich die geographischen Rahmenbedingungen nur in Ausnahmefällen, Stichwort Panama Kanal, also durch einen evolutiv-technischen, folglich zeitaufwendigen und finanzmittelintensiven Prozess, von Menschen verändern lassen. Zweitens sind diese in für den Akteur entsprechend positiver Ausprägung erforderlich, um eine glaubwürdige Gesamtstrategie entwerfen zu können. Hierzu heißt es, „*Um eine entsprechend Grand Strategy formulieren zu können, müssen bestimmte Gegebenheiten wie geografische Lage, Verfügbarkeit von Rohstoffen, industrielles Potential, Forschungs- und Entwicklungskapazität (...)*“¹⁷¹ vorhanden sein. Damit sind die ersten drei Parameter Mahans auch im 21. Jahrhundert unverändert gültig, weil ihnen eben geographische Faktoren zugrunde liegen. Tim Marshall schreibt in seinem Buch „*Die Macht der Geographie*“ treffend: „*Die physischen Realitäten, die der internationalen Politik zugrunde liegen, werden zu oft außer Acht gelassen, sowohl bei der Geschichtsschreibung als auch bei der aktuellen Berichterstattung aus aller Welt. Geographie ist eindeutig ein grundlegender Teil des 'Warum' und auch des 'Was'.*“¹⁷² Die weiteren Parameter haben ebenso grundsätzlich ihre Gültigkeit behalten, bedürfen aber einer gewissen Modifikation, um dem Format des Forschungsprojektes gerecht zu werden. In einem Interview mit Ian Speller meinte dieser zur Anwendbarkeit der Kriterien Mahans: „*So in the current case you might apply these criteria's to China. So they help us understand the challenges that China might face.*“¹⁷³ Mahan hatte die Gabe, die Dinge auf den Punkt zu bringen und seine Aussagen haben auch in der Gegenwart Bedeutung. Ian Speller hierzu: „*Mahan was more a brilliant propagandist, a lobbyist for the US Navy and beside this, he often hit the point and some interesting ideas were absolutely right and so he became the biggest name.*“¹⁷⁴ Die Richtigkeit der Thesen Mahans¹⁷⁵ wird auch, hochaktuell durch das im September 2022

¹⁷¹ Scholik, Nikolaus, Seemacht im internationalen Staatensystem, 2018, S. 2.

¹⁷² Marshall, Tim, Die Macht der Geographie, 2017, S. 8.

¹⁷³ Wolf, Christian, Gezeitenwechsel. Masterthesis. LVAK, Interview mit Ian Speller, Beilage I, 2019 S. 2.

¹⁷⁴ Ebd. Beilage I, S. 3.

¹⁷⁵ Vgl. ebd. Beilage I, S. 2.

erschienene Buch Geoffrey Tills¹⁷⁶ unterstrichen. In „*How to grow a navy*“ orientiert sich Till an den Parametern Mahans und fasst diese in vier Bereiche Maritime Geographie, Gesellschaft – Regierungsform und Kultur, Seestreitkräfte sowie Maritime Wirtschaft und Ressourcen zusammen.¹⁷⁷ Ebenso wird die von Mahan erkannte unmittelbare Wechselwirkung zwischen Seehandel – Ressourcen – Seestreitkräften und maritimer Überlegenheit auch heute noch, auch und gerade unter dem Eindruck der Globalisierung, der zunehmenden Interdependenz, der weltweiten *Interconnectedness* und der unveränderten globalen anarchischen Machtverhältnisse als „*Virtuos Circle of Maritime Power*“¹⁷⁸ unverändert wahrgenommen. „*Wer den Indischen Ozean kontrolliert, wird Asien regieren! Dieser Ozean ist der Schlüssel zu den Sieben Meeren!*“¹⁷⁹ Mahan ist im 21. Jahrhundert angekommen und es scheint, als sei er aktueller denn je.¹⁸⁰

2.3 Maritime Grand Strategy – Julian Stafford Corbett

Auf den bislang explorierten Grundlagen der Seemacht und ergänzend zu den Überlegungen Mahans wird nun maritime *Grand Strategy* in den Kontext der Arbeit gesetzt. Dazu wird der bedeutendste Vordenker eines gesamtheitlich maritimen Ansatzes, Sir Julian Stafford Corbett, betrachtet.

2.3.1 Leben und Werk Julian Stafford Corbetts

Sir Julian Stafford Corbett wurde am 12. November 1854 in Lambeth, London, als Sohn einer vermögenden Architektenfamilie geboren. Im Gegensatz zu Mahan wuchs Corbett in einem gänzlich militärfernen, aber auch maritim untypischen Umfeld auf. Durch den monetären Rückhalt seiner Familie war er in der Lage, weitläufige Reisen, u. a. nach Europa, in die USA und nach Indien zu unternehmen. Eine eher durchschnittlich erfolgreiche Karriere als belletristischer Schriftsteller fand ihren Abschluss, als er sich ab 1889 der maritimen historischen Geschichtsschreibung zuwandte. In den folgenden Jahren gelang es Corbett, sich ausgezeichnet im navalen Umfeld zu vernetzen. Aufgrund

¹⁷⁶ Geoffrey Till (* 14. Januar 1945 in London), britischer Marinehistoriker, Professor am King's College London und Direktor des Corbett Center for Maritime Policy Studies.

¹⁷⁷ Vgl. Till, Geoffrey, *How to grow a navy*, 2022, Abbildung 2.1, S. 20.

¹⁷⁸ Vgl. Till, Geoffrey, *How to grow a navy*, 2022, Abbildung 1.1, S. 3.

¹⁷⁹ Mahan, Alfred. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660 – 1783*, 1890, S. 199.

¹⁸⁰ Vgl. Albrecht, Torsten, Masala, Carlo, Tsetsos, Konstantine, *Das Wesen von Seemacht*, 2021, S. 16.

persönlicher Kontakte mit Admiral John „Jackie“ Fisher¹⁸¹ wurde Corbett Mitglied in Fishers sogenannten „*Fishpond*“.¹⁸² Damit eröffnete sich für Corbett der weitgehend uneingeschränkte Zugang zu offiziellen Dokumenten der *Royal Navy*. Aufgrund des ständigen Austausches mit Fisher, mittlerweile Erster Seelord der Admiralität, sowie seinen führenden Offizieren, unter anderem den späteren Admiral Jellicoe¹⁸³, fand deren Denken in seinen Überlegungen Eingang.¹⁸⁴ Diese wurden ab 1906 im sogenannten „*Green Phamplet*“¹⁸⁵ innerhalb der *Royal Navy* publiziert.¹⁸⁶ Ebendieses stellte in Folge die Basis für sein Hauptwerk „*Some Principles of Maritime Strategy*“ dar. Publiziert im November 1911, beginnt das Buch zunächst die Möglichkeiten und Limitationen von Kriegstheorien darzulegen.¹⁸⁷ Im ersten Kapitel legt Corbett, referenzierend auf die Werke von Clausewitz, dar, dass es ihm um eine holistische Betrachtung maritimer Strategie geht und nicht bloß um deren taktische Applikation „(...) *that his subject is maritime, rather than naval.*“¹⁸⁸ Er erkennt die Interdependenzen von Land- und Seestrategie und fordert mit Nachdruck deren Einbettung in einen gesamtstaatlichen strategischen Ansatz, einer Major Strategy. Indem er dies tut, geht sein Ansatz weit über jenen Mahans hinaus.¹⁸⁹ Zu Lebzeiten von konservativen Seeoffizieren mitunter harsch kritisiert, nimmt Corbett im Großbritannien der Gegenwart mittlerweile eine vergleichbare Position ein wie jene, die Alfred T. Mahan in den USA innehat.

2.3.2 Corbett und der gesamtstaatliche Ansatz

Corbetts Zugang zur Seemacht wird mit folgender Aussage deutlich: „*That is to say, problems of Naval Strategy can be reduced to terms of `passage and communications` and this is probably the best method of solving them.*“¹⁹⁰ Als erster erkennt er, dass die

¹⁸¹ Fisher, John Arbuthnot (* 25. Januar 1841 in British Ceylon; † 10. Juli 1920 in London), britischer Admiral und Erster Seelord der Admiralität. Er zeichnete für die Ausrichtung der Royal Navy nach 1900 verantwortlich und trieb erfolgreich den Bau und die Einführung des ersten „*All Big Gun Ship*“ der HMS *Dreadnaught* voran. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 4, 1997, S. 391.

¹⁸² Ebd. S. 16.

¹⁸³ Jellicoe, John Rushmore (* 5. Dezember 1859 in Southampton; † 20. November 1935 in Kennington), britischer Admiral und Befehlshaber der Grand Fleet in der Skagerrak Schlacht 1916. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 12, 1997, S. 184.

¹⁸⁴ Vgl. Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. IX.

¹⁸⁵ Ebd. S. 16.

¹⁸⁶ Vgl. Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. XVIII.

¹⁸⁷ Vgl. ebd. S. XXV.

¹⁸⁸ Ebd. S. XXV.

¹⁸⁹ Vgl. Jürgen Wimmer, *Militär als gesamtstaatliches Instrument zur Umsetzung strategischer Interessen*, LVAk, 2020, S. 7.

¹⁹⁰ Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. XX.

Wirksamkeit von Seemacht innerhalb eines gesamtstaatlichen Handelns, einer *Major Strategy*¹⁹¹, eingebettet werden muss. „Naval Strategy does not exist as a separate branch of knowledge. It is only a section of a division of the art of war.“¹⁹² Maritime Strategie muss all ihre Möglichkeiten, aber auch ihre Limitationen bedenken. „*That it is almost impossible that a war can be decided by naval action alone.*“¹⁹³ Sie muss folglich ein integraler Bestandteil einer Gesamtstrategie¹⁹⁴ sein. Eine *Grand Strategy* gibt die *ends* vor, die von Corbett so bezeichnete *Minor Strategy*, dazu zählt er sowohl See- als auch Landstrategie, dient zur Formulierung der *ways* und zur Definition der zu deren Umsetzung notwendigen Mittel, der *means*. Die konsequente Abstimmung aller Teilstreitkräfte aufeinander ist, so folgert er, daher entscheidend. „*Maritime strategy is to determine the mutual relations of your army and navy in a plan of war. When this is done, and not till then, naval strategy can begin to work.*“¹⁹⁵ Hier unterscheidet sich Corbett massiv von Mahan. Dieser postuliert die absolute Priorität von Seemacht gegenüber Landmacht. Corbett hingegen verweist stets auf das unabdingbare Zusammenspiel von Land- und Seestreitkräften. „*Since men live upon land and not upon the sea, great issues between nations at war have always been decided- except in the rarest cases – either by what your army can do against your enemy’s territory and national life, or b else by the fear of what the fleet makes it possible for your army to do.*“¹⁹⁶

Corbett ist mit den Werken von Clausewitz und Jomini¹⁹⁷ vertraut und insistiert daher, dass die Seekriegsführung im größeren Kontext der allgemeinen Kriegstheorie und Strategie betrachtet werden muss.¹⁹⁸ Er unterscheidet sich zu Mahan auch dadurch, weil er der

¹⁹¹ Unter *Major Strategy* wird heute der Begriff der *Grand Strategy* verstanden. Vgl. Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. XIX.

¹⁹² Corbett, Julian S. „The Green Pamphlet“. *War Course, Strategical Terms and Definitions used in a lecture on naval history* (1909). Es erschien als Anhang zu Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*.

¹⁹³ Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. 15.

¹⁹⁴ Der Autor versteht unter Gesamtstrategie oder *Grand Strategy* ein an der Spitze der Hierarchiepapiere stehendes, grundlegendes – richtungsweisendes und zumindest mittelfristig wirkendes Dokument. Nach den Vorgaben der Gesamtstrategie haben sich die darunter stehenden Teilstrategien der Ministerien und damit der Teilstreitkräfte und/oder Operationsräume wie z. B. die maritime Strategie, auszurichten.

¹⁹⁵ Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. 16.

¹⁹⁶ Ebd. S. 16.

¹⁹⁷ Jomini, Antoine Henri (* 6.März 1779 in Payerne, Kanton Waadt, Schweiz; † 24.März 1869 in Passy bei Paris), Schweizer Offizier der im Dienst verschiedener, europäischer Nationen stand und gilt als einer der einflussreichsten Militärtheoretiker des 19. Jahrhunderts. Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 7, 1997, S. 276.

¹⁹⁸ Vgl. Wolf, Christian, *Gezeitenwechsel*. Masterthesis. LVAk, Interview mit Ian Speller, Beilage I, 2019, S. 3.

Entscheidungsschlacht eine viel geringere Bedeutung beimisst, als der Konteradmiral dies tut. Corbett hingegen argumentiert, dass jener Akteur, der in der Lage ist, den größten zusammenhängenden Manövrierraum der Welt, die Meere, am besten zu seinem Vorteil zu nutzen, letztlich siegreich bleiben wird. Ebenso misst Corbett den anderen Einsatzformen von Seestreitkräften wie z. B. den amphibischen Operationen und *Operational Manouever from the Sea*¹⁹⁹ eine viel größere Bedeutung zu als der US-Amerikaner.

2.3.3 Corbetts Denken im maritimen Selbstverständnis der Akteure

Sucht man nach Anhaltspunkten von Corbetts Thesen im maritimen Selbstverständnis der Akteure ist zunächst festzustellen, dass diese im Sinne der aktuell oftmals beschworenen *Jointness*²⁰⁰ in allen Doktrinen der hier zu behandelnden Seestreitkräfte und weit darüber hinaus vorhanden sind. „*One of Corbett's major contribution is to emphasize the necessary interaction and interdependence of sea and land aspects.*“²⁰¹ Dies kann auch für seine Ein- und Unterordnung der Seekriegsführung in eine koordinierte gesamtstaatliche Strategie im Sinne des aktuell vielfach geforderten *Comprehensive Approach*²⁰² gesagt werden. Aufgrund dieser holistischen Betrachtungsweise wird Corbett aktuell als über Mahan stehend eingeordnet. „*Thus immediately places himself ahead of Mahan.*“²⁰³ Zusammenfassend ist zu folgern, dass es Corbett gelang, die von Mahan aufgezeigte Bedeutung von Seemacht in einem, aktuell unverändert gültigen, gesamtstaatlichen Ansatz zu integrieren und damit einen essenziellen Beitrag zu einer ausbalancierten Gesamtstrategie zu leisten.²⁰⁴ Der Zusammenhang der Strategiebildung zu den innenpolitischen Gegebenheiten eines Akteurs wird durch folgende Worte offensichtlich: „*Grand Strategy begins immer zu Hause!*“²⁰⁵ Maritime Strategie ist in der Gesamtstrategie daher einzubetten wenn es heißt: „*Maritime Strategie ist Teil der sogenannten Grand Strategy des Staates, da die Marine nur eines der Elemente der*

¹⁹⁹ Vgl. Till, Geoffrey, *Seapower - a Guide for the 21st century*, 2013, S. 142.

²⁰⁰ Unter *Jointness* wird teilstreitkräfteübergreifendes Handeln mit dem Zweck der Optimierung der jeweiligen Einsatzmittel und dem Ziel einer Maximierung von Streitkräften in Einsätzen zu erreichen, verstanden. Die Berücksichtigung dieser Überlegungen ist im operativen Denken von essenzieller Bedeutung ist. Vgl. Bruns: *Maritime Sicherheit*, 2015, S. 83.

²⁰¹ Vgl. Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. XXV.

²⁰² Vgl. Till, Geoffrey, *Seapower-a guide for the 21st century*, 2013, S. 158.

²⁰³ Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, 1988, S. XXV.

²⁰⁴ Vgl. Wolf, Christian, *Gezeitenwechsel*. Masterthesis. LVAK, Interview mit Speller, Ian, Beilage I, 2019, S. 3. und vgl. Speller Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 331.

²⁰⁵ Gareis, Sven, Vortrag „Die Ostasienpolitik der USA im Spannungsverhältnis zu China“, Symposium LVAK, 18.10.2022.

Sicherheitspolitik (...) darstellt. ²⁰⁶ Diese Aussage ist von besonderer Bedeutung für jene Akteure wie die VR China oder Indien, deren maritime Kapazitäten gerade im Aufbau sind. ²⁰⁷ In offiziellen Dokumenten, wie der *Indian Maritime Strategy* ²⁰⁸ von 2015, aber auch in Fachpublikationen, unter anderem in Geoffrey Tills „*Seapower – A Guide for the 21st Century*“ oder Ian Spellers, „*Understanding Naval Warfare*“, wird eben dieser Ansatz skizziert und damit die Validität von Corbetts Thesen unterstrichen. ²⁰⁹ Der defensivere, gesamtheitliche Ansatz Corbetts ist für seefahrende Nationen, deren navale Kapazitäten nicht jene der USA erreichen, besonders attraktiv. Damit stellt Corbett für die Akteure VR China und die Republik Indien, aber auch für die drei indopazifischen Staaten eine kostengünstigere und damit relativ zeitnah zu realisierende Alternative zur offensiven Denkschule Mahans dar.

2.3.4 21st Century Corbett

Corbett argumentierte, im Gleichklang mit Mahan, dass die Lage eines Staates prägend für seinen Zugang zur maritimen Macht sei. In diesem Punkt hat sich auch gegenwärtig nichts verändert. Im Dreiklang *means – ways – ends* ist Corbett davon überzeugt, dass der Besitz der Mittel – *means* alleine wenig bewirkt. Diese müssen mit einer glaubhaften und umsetzbaren Strategie – *ways* hinterlegt sein. Letztlich muss sich diese in den Zielen – *ends* eines gesamtstaatlichen Ansatzes wiederfinden. Ian Speller hierzu: „*Corbett’s work always sounded that he truly understood the deeper meaning of maritime strategy.*“ ²¹⁰ Corbetts gesamtheitlicher Ansatz, welcher alle Einsatzformen von Seestreitkräften miteinschließt, erlaubt eine höhere Flexibilität im Handeln eines Akteurs. *Power Projection* ist für ihn, obgleich dieser Terminus zu seiner Zeit noch nicht existierte, mehr als mit Schlachtschiffen eine Art Kanonenbootpolitik ²¹¹ zu vollziehen. Aufgrund seines Weitblickes sind viele seiner Thesen über Jahrzehnte hindurch gültig geblieben. Corbetts holistischer Zugang erfasst Seemacht in ihrer gesamten Komplexität und dies stellt ihn, im Urteil vieler Experten, über Mahan. Ian Speller meint: „*My personal conclusion is that Corbett is more*

²⁰⁶ Scholik, Nikolaus, Seemacht im 21. Jahrhundert, 2015, S. 2.

²⁰⁷ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 330.

²⁰⁸ Vgl. MoD, *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, 2015, S. 126.

²⁰⁹ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 331.

²¹⁰ Wolf, Christian, Gezeitenwechsel. Masterthesis. LVAK, Interview mit Ian Speller, Beilage I, 2019, S. 3.

²¹¹ Als Kanonenbootpolitik wurde das Vorgehen von Seemächten gegenüber kleineren Akteuren zur Durchsetzung ihrer Interessen mittels oftmals demonstrativen Einsatz von Kriegsschiffen bezeichnet. Vgl.: <https://de.wikipedia.org/wiki/Kanonenbootpolitik> (20.10.2022).

right then Mahan.”²¹² Letztlich finden sich Ansätze von Corbetts holistischem Denken in heutigen strategischen Analysemustern wie der *PMESII - PT Matrix*²¹³ oder der *DIME – Matrix*²¹⁴ wieder. Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass die Aktualität von Corbetts Thesen im 21. Jahrhundert, Stichwort *Power Projection*, vermutlich größer ist als je zuvor.

2.4 *Power Projection und Interconnectedness*

In Fortführung der bisherigen Erkenntnisse werden nun die titelgebenden Begriffe der *Power Projection* und der *Interconnectedness* aufbereitet und analysiert sowie in den maritimen Rahmen des Forschungsprojektes gestellt. Im Kontext dieser Arbeit fokussiert der folgende Abschnitt auf das Spannungsfeld Land- versus Seemacht und die damit in Verbindung stehenden theoretischen Ansätze, weil diese für die grundlegende geostrategische Ausrichtung der Akteure von besonderer Bedeutung sind.

2.4.1 *Die See – Command of the Commons? Power Projection*

Die Meere wurden bereits auf ihre geographischen, ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen aufbereitet und betrachtet. Nun werden sie als geographische Grundlage des maritimen Zuganges in die navalen Möglichkeiten von Machtprojektion – *Power Projection* gestellt. Bei einer Analyse der Wortverbindung Machtprojektion steht das Wort Macht nach Max Weber für: „(...) *jede Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht.*“²¹⁵ Um Macht also durchzusetzen, bedarf es den Besitz von geeigneten politischen, militärischen und ökonomischen Mitteln, Fähigkeiten und Ressourcen.²¹⁶ Das zweite Wort Projektion hat im Sinne von „*anderswohin bringen,*

²¹² Wolf, Christian, Gezeitenwechsel. Masterthesis. LVAK, Interview mit Ian Speller, Beilage I, 2019, S. 1.

²¹³ PMESII – PT ist eine strategische Analysematrix. Die Buchstaben stehen für die zu analysierende Bereiche: Political, Military, Economic, Social, Information, Infrastructure, Physical Environment, und Time, Vgl. <https://www.toolshero.com/strategy/pmesii-pt/> (20 10 2022).

²¹⁴ DIME ist ein Analysemodell. Die Buchstaben stehen für Diplomatic, Information Military und Economy. Vgl. <https://ieeexplore.ieee.org/document/6413032> (13 11 2022).

²¹⁵ Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 45.

²¹⁶ Vgl. ebd. S. 45.

gelangen lassen“²¹⁷ im geographischen Zusammenhang mit der Überwindung von unterschiedlichen Entfernungen zu tun.²¹⁸

Die Definition der Wortverbindung bzw. des Begriffs *Power Projection* lautet gemäß des US- Verteidigungsministeriums wie folgt: „Die Fähigkeit eines Staates, alle oder einige Elemente seiner nationalen Macht – politische, wirtschaftliche, informationstechnische oder militärische – über schnelle und effektive Kräfte an weit entfernten Einsatzorten einsetzen zu können, um auf Krisen zu reagieren, um abzuschrecken und regionale Stabilität durchzusetzen.“²¹⁹ Im Zusammenhang mit den beiden Akteuren der VR China und Indien bedeutet dies, dass beide, wollen sie in ihrer Region und gegebenenfalls darüber hinaus Macht ausüben, nicht nur über die Elemente der nationalen Macht auf ihren Territorium verfügen müssen. *Power Projection* bedeutet, dass sie auch in der Lage sein müssen, diese in entfernten Einsatzorten der indopazifischen Region und darüber hinaus zur Wirkung zu bringen. Voraussetzung dafür ist es, den Dreiklang der Ziele und Interessen – *ends*, Strategie – *ways* und Mittel – *means* in möglichst kongruenter Weise darstellen zu können. Damit ergibt sich erstens, dass eine vielfältige Initiative wie die *MSRI* zwangsläufig in einen gesamtstaatlichen Ansatz eingebunden sein muss. Folglich wäre es durchaus sinnvoll, wenn zweitens, deren infrastrukturellen Teile insbesondere ihre Häfen, in Zweitverwendung – „*Dual Use*“ – militärisch genutzt und somit ein Mittel der *Power Projection* wären. Ob und in welchem Ausmaß bzw. wie und mit welchen Implikationen sich das namensgebende Spannungsfeld dieser Arbeit entwickeln kann, wird noch zu klären sein!

Der Wert der Ozeane zur navalen Nutzung wird im Sinne des „*Wide common*“ Mahans bewusst, wenn man bedenkt, dass von den Ozeanen nahezu jeder Punkt auf der Erde erreicht werden kann. Navale *Power Projection* hat, die Beherrschung der See als Operationsraum vorausgesetzt, somit eine globale Bedeutung. Der US- Amerikaner Barry Posen²²⁰ beschreibt die militärische Komponente eines neorealistischen maritimen Ansatzes. Er legt dar, dass sich die USA in den vergangenen Jahren des uneingeschränkten

²¹⁷ [https:// www.google.com/search?q=etwas+projizieren&rlz=1C1GCEU](https://www.google.com/search?q=etwas+projizieren&rlz=1C1GCEU) (20 10 2022).

²¹⁷ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Machtprojektion> (20 10 2022).

²¹⁸ Ebd. (20 10 2022).

²¹⁹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Machtprojektion#> (20 10 2022).

²²⁰ Barry Posen (* 13. Juli 1952), US-amerikanischer Forscher und Politologe am MIT. Vgl. <https://polisci.mit.edu/people/barry-r-posen> (01 12 2021).

„(...) *command of the commons – command of the sea, space, air* (...)“²²¹ in nahezu hegemonialer Art und Weise erfreuen durften. Posen hebt die Bedeutung der See explizit hervor, wenn er schreibt: “*Command of the commons is analogous to command of the sea, or in Paul Kennedys words, it is analogous to naval mastery.*”²²²

Obgleich *Command of the commons* bis dato die Metaebene der maritimen Strategie der USA darstellt,²²³ ist das Verständnis um diesen Ansatz essenziell, will man die vor allem die Akteure VR China und Indien, ihre Strategien und Initiativen, so auch die *MSRI* einordnen.

Als Essenz dieses Abschnittes ist somit festzuhalten, dass erstens, die möglichst ungehinderte Nutzung der Seewege der *SLOC* für jeden seefahrenden Staat essenziell ist. Zweitens ist die vollständige Kontrolle über diese mit einer Reihe von Voraussetzungen und Fähigkeiten junktimiert. Dies ist drittens, neben den bereits explorierten grundsätzlichen geographischen Gegebenheiten, die Fähigkeit eines Staates über möglichst viele Elemente der nationalen Macht zu verfügen. Für eine seefahrende Nation, die den Anspruch stellt, auch Seemacht zu sein, bedeutet dies, dass sie über mehr oder weniger ausgeprägte Voraussetzungen und Elemente dieser verfügen muss. Die Gleichung lautet: Maritime Macht und navale Macht ergibt Seemacht.

Letztlich muss, viertens, der Akteur aber auch in der Lage sein, diese Elemente über große Entfernungen projizieren zu können, also zur *Power Projection* fähig sein. Dazu bedarf es, neben der Flotte, auch Stützpunkte und Basen zur logistischen Abstützung dieser. Die chinesischen navalen Ambitionen, so auch die *MSRI* als mögliches Mittel chinesischer Machtprojektion, bekommen so in der Bandbreite machtpolitischer Elemente einen gänzlich anderen Stellenwert.

2.4.2 Das Spannungsfeld Land- und Seemacht

Der Brite Sir Halford Mackinder²²⁴ prägte mit seiner „*Heartland*“ Theorie das geopolitische Denken des 20. Jahrhunderts substanziell mit. Mackinder, wie Corbett ein

²²¹ Posen, Barry, *Command of the Commons: The Military Foundations of US Hegemony*, 2005, S. 248.

²²² Ebd. S. 248.

²²³ Vgl. Scholik, Nikolaus, *Seemacht im internationalen Staatensystem*, 2018, S. 5.

²²⁴ Halford Mackinder (* 15. Februar 1861 in Gainsborough, † 6. März 1947 in Boumouth) britischer Wirtschafts- und Politikwissenschaftler. Er konzipierte die *Heartland* Theorie, welche nachhaltig die geostrategischen Entwicklungen im 20. Jahrhundert beeinflusste.

Kind des viktorianischen Zeitalters, analysiert geopolitische Ansätze aus der Perspektive der Seemacht Großbritannien. Ebenso wie für Mahan und Corbett ist für ihn die Geographie ein zentraler Dreh- und Angelpunkt. In seinem geopolitischen Ansatz manifestiert sich Machtausübung durch die konkrete Beherrschung, oder zumindest die Kontrolle von geographischen Räumen. Als jenen geopolitischen Interessensraum, dessen Beherrschung den Schlüssel zur Weltherrschaft darstellt, identifiziert er die zentrale eurasische Landmasse. Mackinder sagt: „*Who rules Eastern Europe commands the Heartland. Who rules the Heartland commands the World Island. Who rules the World Island commands the World.*“²²⁵ Dieser kontinentale Raum, das damalige zaristische Russland, mit seiner geostrategisch – dominanten Lage, von ihm als *Heartland* bezeichnet, sei den unmittelbaren Zugriff von Seemächten, so auch Großbritanniens, entzogen. Mackinder folgert, dass es für maritime Mächte daher maximal möglich sei, einen Einfluss auf das, halbmondförmig die Weltinsel umschließende, küstennahem Land zu projizieren. Im heutigen Sprachgebrauch wird diese bis zu 300 km tiefe Zone das erweiterte *Littorial*²²⁶ genannt. Aufgrund dieser geographischen Gegebenheiten müssen, so postuliert er, alle Anstrengungen fokussiert werden, um den Einfluss Großbritanniens auf das *Littorial* zu sichern und, wenn möglich durch weiterführende Maßnahmen, wie der Steigerung der maritimen Projektionsfähigkeit und der Verkürzung der Seeverbindungen, der *Sea Lines of Communication (SLOC)* weiter voranzutreiben. Als jene beiden Landmächte, die aufgrund ihrer potenziellen Wirtschaftsleistung bzw. ihrer geostrategischen Verortung den Interessen Großbritanniens diametral entgegenstehen, beurteilt Mackinder das zaristische Russland sowie das ökonomisch – technologisch und militärisch aufstrebende Deutsche Kaiserreich. Im, für die britischen Interessen, ungünstigsten Fall könnte eine Allianz dieser beiden zu einer dominanten Beherrschung des *Heartlands* führen. Wenig verwunderlich kommt Mackinder zur Conclusio, dass dieses Zusammengehen mit allen Mitteln unterbunden werden müsse. Ziel der von ihm vorgeschlagenen Strategie müsse sein, einen kontinentalen Hegemon zu verhindern und damit ein, durch Großbritannien entsprechend beeinflussbares, Gleichgewicht der Kontinentalmächte zu erhalten. Mackinder erklärt: „*The oversetting of*

Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 10, 1997, S. 68.

²²⁵ Mackinder, Halford, *Democratic Ideals and Reality*, Constable and Company LTD, London 1919, S. 194.

²²⁶ Unter dem Littorial wird die Küstenzone verstanden. Vgl. <https://dict.leo.org/englisch-deutsch/littorial> (15.12.2022). Im geopolitisch- militärischen Verständnis wird darunter jene küstennahe, bis zu 300km tiefe Region verstanden, die von Mitteln der Seestreitkräfte bewirkt werden kann. Vgl. Bruns, Sebastian, *Maritime Sicherheit*, 2015, S. 67.

the balance of power in favour of the pivot state, resulting in its expansion over the marginal lands of Euro-Asia (...) “²²⁷ Später als *Offshore Balancing* bezeichnet, stellt dieser strategische Ansatz in Folge ein wesentliches Kennzeichen maritimer Geopolitik dar. Ähnlich wie sein Zeitgenosse Alfred T. Mahan sieht Mackinder Seemacht als bedeutenden Faktor der Geschichte an.

Abschließend kann somit festgestellt werden, dass es Halford Mackinder gelang, einen zeitlosen, weil auf den Konstanten der Geographie basierenden, geostrategischen Ansatz zu formulieren, der zweifelsohne bis heute Gültigkeit hat. In Zusammenhang mit der hier im Mittelpunkt stehenden indopazifischen Region und ihren Akteuren ist die Klärung der Frage nach der geographischen Verortung und der damit verbundenen Bedeutung und Einfluss des küstennahen Bereiches, des *Littorials*, auf das gesamtstaatliche Handeln essenziell. Abermals wird deren Wichtigkeit, wie zuvor bei Mahan, bestätigt. Mackinders Spannungsfeld zwischen Land- und Seemacht ist damit auch im 21. Jahrhundert unverändert präsent. Folglich haben sich auch die Akteure des indopazifischen Raumes mit diesem, und somit mit der Frage nach der grundlegenden geostrategischen Ausrichtung ihrer Außen- und Sicherheitspolitik, Land- und/oder Seemacht zu beschäftigen.

Aufbauend und maßgeblich beeinflusst von den Theorien Mackinders und Mahans, entwickelt der amerikanische Politikwissenschaftler Nicolas Spykman deren strategische Ansätze und Thesen, allen voran die *Heartland* Theorie, weiter. Den geänderten geopolitischen Verhältnissen der 1930er- und 40er- Jahre des 20. Jahrhunderts Rechnung tragend entwickelt er, nunmehr mit den USA als den globalen maritimen Hegemon, seine eigene Theorie. Abermals stellt die Geographie den Ausgangspunkt seiner Überlegungen dar. Mahan, Mackinder und Kjellen folgend stellt er, wenig überraschend, eine Wechselwirkung zwischen der geographischen Lage eines Akteurs und den daraus resultierenden Optionen staatlichen Handelns her. Es sei dabei essenziell, zwischen Land- und Seemacht zu unterscheiden, wobei er, wie Ratzel vor ihm, unabhängig von der technischen Entwicklung des 20. Jahrhunderts, eindeutige Vorteile bei der Seemacht sieht. In der Erlangung und des Erhaltes einer dominierenden geostrategischen Position über das, das *Heartland* umgebende Küstenland, das Rand- oder *Rimland*²²⁸ sieht er als den

²²⁷ Mackinder Halford J.: The Geographical Pivot of History, The Geographical Journal No. 4, April 1904, S. 434.

²²⁸ Vgl. Lacher, Norbert, Dissertation, Universität Wien, Die neue Seidenstraße, 2015, S. 20.

entscheidenden Faktor für das Erringen einer hegemonialen Stellung für eine maritime Macht. Dazu Spykman: „*Who controls the Rimland rules Eurasia; who rules Eurasia controls the destinies of the world.*“²²⁹ Er unterscheidet sich von Mackinder insofern, da er die Gefahr einer Kräfteverschiebung zugunsten von Kontinentalmächten nicht als dramatisch beurteilt. Spykman argumentiert, dass diese, trotz des erwähnten technischen Fortschrittes, nicht über die gleiche Flexibilität wie maritime Mächte verfügen. Interessant ist, dass er die VR China dezidiert als eine potenzielle künftige Herausforderung für die USA anspricht. Es muss folglich im essenziellen Interesse der USA sein, in Eurasien ein Kräftegleichgewicht, *Balance of Power* aufrechtzuerhalten. Jede Machtkonzentration durch einen kontinentalen Akteur bzw. durch Allianzen sei zu verhindern. Dieses *Balance of Power* Konzept wird für die Analyse und Bewertung des geostrategischen Ansatzes der VR China sowie der Reaktion Indiens Spannungsfeld Land- und Seemacht von Bedeutung sein.²³⁰

Im dargelegten Spannungsfeld von Land- und/oder Seemacht unterstreicht Zbigniew Brezinskis Ausspruch vom geopolitischen Schachbrett, auf dem die entscheidenden Züge des 21. Jahrhunderts zu setzen sein werden, den enormen Stellenwert dieses Raumes und damit auch der indopazifischen Region und ihrer Akteure. „*Eurasia is thus the chessboard on which the struggle for global primacy continues to be played.*“²³¹ Bezugnehmend auf die Bedeutung Chinas im 21. Jahrhundert sagt er: „*If East Asia today resembles late nineteenth and early twentieth-century Europe, then Taiwan could be the Sarajevo of the Sino-American confrontation.*“²³²

Den dargelegten geostrategischen Ansätzen folgend, stellen sich eine Reihe von Fragen: Ist die unmittelbare geographische Verortung der VR China ein Argument für ihre Verletzlichkeit, oder aber ein Vorteil für ihre Machtprojektion in Südostasien? Hat Indien zwar in Pakistan einen instabilen Antagonisten an seiner Nordostgrenze, aber aufgrund seiner geostrategisch zentralen Position, an den wichtigsten Seeverbindungen im Indischen

²²⁹ Spykman, Nicholas J., *The Geography of the Peace*, 1944, S. 43.

²³⁰ Vgl. Lacher, Norbert, *Dissertation, Universität Wien, Die neue Seidenstraße*, 2015, S. 20.

²³¹ Brezinski, Zbigniew, *Die einzige Weltmacht*, 2008, S. 31.

²³² Scholik, Nikolaus, *Seemacht im 21. Jahrhundert*, 2015, S. 89.

Ozean, einen unüberbietbaren Vorteil? Dies wird in der Konstellationsanalyse zu klären sein.

Klar ergeben hat sich jedoch, dass der komplexe indopazifische Raum im Allgemeinen und seine Akteure im Speziellen mit ihrer geopolitischen und geostrategischen Positionierung in einem besonderen Spannungsfeld zwischen der möglichen Ausrichtung Land- und/oder Seemacht stehen. Die Einflussnahme von hier nicht verorteten Mächten, ihre ambitionierten und oftmals diametral abweichenden Interessen, die mannigfaltigen Abhängigkeiten, aber auch Verletzlichkeiten verbunden mit ihren enormen wirtschaftlichen und militärischen Potenzialen, zentrieren das geopolitische maritime Kräfteressen des 21. Jahrhunderts zwangsläufig auf den Indopazifik.

2.4.3 Die See – Highway und *a wide common*? - *Interconnectedness*

“Global Interconnectedness refers to the ability to understand and function in an increasingly multicultural, international, yet interconnected environment.”²³³ Folgt man dieser Definition bedeutet dies, dass *Interconnectedness* – Vernetzung auf unterschiedlichsten Ebenen parallel und zeitgleich, also multipel erfolgen kann. Da sie zunehmend multikulturellen, internationalen und globalen Charakter hat, bedeutet dies, dass wo immer sie stattfindet, sie mehr oder weniger weitreichende Implikationen auf Nationalstaaten, Staatenverbünde und Gemeinwesen hat. Da in dieser Arbeit eine staatliche Initiative eines Akteurs, die *MSRI* der VR China einen wesentlichen Bestandteil der Betrachtungen darstellt und diese vordergründig einen ökonomischen Charakter zu besitzen scheint, wird die obige Definition um den Faktor Wirtschaft ergänzt. Im ökonomischen Sinn wird *Interconnectedness* wie folgt verstanden,” *The global economy refers to the interconnected worldwide economic activities that take place between multiple countries. These economic activities can have either a positive or negative impact on the countries involved.*”²³⁴

Den maritimen Zugang des Projektes folgend, nimmt die Nutzung der Meere im Kontext der globalisierten Vernetzung aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften eine zentrale Rolle ein. Mahan hierzu: „(...) *the sea presents itself from a political and social point of view is*

²³³ <https://www.rit.edu/academicaffairs/outcomes/global-interconnectedness> (08 09 2022).

²³⁴ <https://www.edology.com/blog/accounting-finance/how-does-global-economy-work/> (28 09 2022).

that of a great highway: or better, perhaps, of a wide common, over which men may pass in all directions. “²³⁵ Der Indische Ozean und insbesondere die nordöstliche *Indian Ocean Region (IOR)* nimmt hier eine ganz wesentliche Position ein. „*The Indian Ocean is arguably the world’s most important trading crossroad.* “²³⁶ Weiter heist es: „*It witnesses the transport of a very significant portion of the world’s trade.*”²³⁷

Für die weitere Analyse der Akteure und ihrer Initiativen, wie eben die *MSRI*, stellt daher *Interconnectedness* – multiple Vernetzung neben *Power Projection* folglich einen zentralen Betrachtungspunkt ein. Dies ist zu begründen, weil:

a) Alle hier zu behandelnden Staaten einen Zugang zum Meer haben und über eine, stetig an Bedeutung gewinnende, maritime Industrie verfügen und auch traditionelle Seehandelsnationen sind.

b) Drei von ihnen, Indonesien, Malaysia und Singapur, in einem geographisch hochsensiblen Raum, dem Übergangsbereich zweier Weltmeere verortet sind. Durch dessen Engstellen die für die Energie- und Ressourcensicherheit sowie für den Seehandel essenzielle *SLOC* für die VR China und Indien verlaufen.

c) Alle diese Staaten in einem zunehmend größeren Ausmaß ökonomisch, kulturell und soziologisch miteinander vernetzt - *Interconnectedness* und abhängig - interdependent sind.

d) Diese Akteure jedoch unterschiedlichste nationale Interessen und Ausrichtungen haben.

Folglich ist abzuleiten, dass, in welchem Ausmaß bleibt noch zu prüfen, jede Veränderung dieser Vernetzung wie etwa durch Initiativen eines Akteurs, eben der chinesischen *MSRI*, mittelbare – oder unmittelbare Auswirkungen auf die anderen Staaten haben kann.

2.5 Die *Maritime Silk Road Initiative*

Die 2013 proklamierte *MSRI* ist ein integraler Bestandteil der, bis 2016 als *One Belt One Road (OBOR)* bezeichneten, *Belt and Road Initiative (BRI)* der VR China. Diese bündelt die Ziele der VR China zum Aufbau eines land- und seegestützten interkontinentalen Infrastrukturnetzes zwischen China, Zentral- und Südasien, Europa und Afrika. Obwohl

²³⁵ Mahan, Alfred, Thayer, The Influence of Sea Power Upon History 1660 -1783, 1890, S. 25.

²³⁶ Pandaya, Amid A., Maritime Commerce and Security: The Indian Ocean, 2011, S. 18.

²³⁷ Ebd. S. 18.

die historischen Ursprünge der *MSRI* über 600 Jahre zurückliegen sind ihre Implikationen hochaktuell.²³⁸ Die *MSRI* verläuft von der chinesischen Küste über das Südchinesische Meer und durch die Straße von Malakka in den Indischen Ozean zur afrikanischen Ostküste und über das Rote Meer und den Suezkanal in die europäischen Häfen am Mittelmeer. Historisch bezieht sich die *MSRI* auf die zwischen 1405 und 1433 durchgeführten sieben Reisen des chinesischen Admirals Zheng He.²³⁹ Obwohl es sich sowohl von der Anzahl als auch von der Größe der Schiffe um die mächtigste Flotte der damaligen Zeit gehandelt hatte, war Zheng He's Agenda, nicht zu erobern oder zu kolonialisieren.²⁴⁰ Die Reisen scheinen vielmehr den Charakter einer diplomatischen Handelsmission und einer Darstellung chinesischer Macht – *Showing the flag*, gehabt zu haben.²⁴¹ In jedem Fall erfolgte keine Landnahme durch die Chinesen. Dieser offensichtliche Gegensatz zu den kolonialistischen Ansätzen der Europäer dieser Zeit wird als positives, historisches Narrativ der *MSRI* von chinesischer Seite auch aktuell stets betont.

2.5.1 Der Weg zur *MSRI*

Die Hintergründe für die Implementierung der *MSRI* sind vielschichtiger Natur. Mit dem in den 1990er-Jahren offensichtlichen wirtschaftlichen Aufstieg Chinas wurden Fragen der Energie- und Ressourcensicherheit aber auch jene der Absicherung bzw. Gewinnung neuer Absatzmärkte relevant. Vor allem die friktionsfreie Zuführung fossiler Energieträger war und ist für die chinesische Wirtschaft unabdingbar. „*Energy security is a key priority.*“²⁴² Die VR China wurde im Jahr 2015 mit 335,5 Millionen Tonnen der größte Importeur von Rohöl. 60 Prozent davon werden über die *SLOC* der Indopazifischen Region transportiert. Gleiches gilt für die Sicherheit der chinesischen seegestützten Handelsrouten, welche ebenso durch denselben Raum verlaufen. „*Trade security is also important.*“²⁴³ Diese *SLOC* sind für die stark exportorientierte chinesische Wirtschaft überlebenswichtig. Die genannten Gründe manifestierten sich in den Handlungen der chinesischen Führung,

²³⁸ Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 4.

²³⁹ Zheng He (* 1371 in Kunming in der Provinz Yunnan; † 1433 oder 1435), chinesischer Admiral. Unternahm zwischen 1405 und 1433 sieben große Expeditionen in den Pazifik und den Indischen Ozean. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Zheng_He (11.12.2022).

²⁴⁰ Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 2.

²⁴¹ Ebd. S. 3.

²⁴² Zhu Li in Brewster, David, *India and China at Sea*, 2018, S. 195.

²⁴³ Ebd. S. 195.

welche erkannte, dass das Land im Falle einer internationalen Krise, extrem verletzlich und somit abhängig vom guten Willen anderer Akteure wäre.



Abb. 4 Die MSRI und die Akteure der indopazifischen Region²⁴⁴

Chinas Fokus richtete sich auf die indopazifische Region.²⁴⁵ „*The Indian Ocean is the most important global maritim trade and energy channel for China,*“²⁴⁶ Damit bildeten zu Beginn der 2000er-Jahre die damit verbundenen strategischen Überlegungen jenes Narrativ, das den Boden für die MSRI bereiten sollte. Der mittelbare Auslöser war dann die Finanzkrise des Jahres 2008. Sie traf die VR China ebenso wie viele andere weltweite Staaten weitgehend unvorbereitet. Die, durch den Konkurs der amerikanischen Lehman Brothers ausgelösten Verwerfungen auf den Finanzmärkten hinterließen nachhaltige Eindrücke bei der chinesischen Führung. Ganz wesentlich für China war die Erkenntnis, dass das Vertrauen in die internationalen Finanzmärkte, Banken und Kreditinstitute, sowie der Einfluss staatlicher Lenkungsmechanismen auf diese, nachhaltig erschüttert wurde.²⁴⁷

²⁴⁴ Abb. 4: Grafik: Autor, Quelle: Blanchard, Jean-Marc F., *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, 2017, S.223. Vgl.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503?src=recsys> (25 01 2023).

²⁴⁵ Vgl. Lysagh, Pdraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 34.

²⁴⁶ Zhu Li in Brewster, David, *India and China at Sea*, 2018, S.195.

²⁴⁷ Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 6.

Der auf die Finanzkrise folgende Wirtschaftsaufschwung bewirkte einen deutlichen Anstieg der Rohstoffpreise. Die *BRICS*-Staaten²⁴⁸, die zu diesem Zeitpunkt bereits ganz wesentlich an der Finanzierung des Internationalen Währungsfonds (IWF)²⁴⁹ beteiligt waren, sahen sich mit der Situation konfrontiert, dass der massive Einfluss der westlichen Staaten in diesem ungebrochen blieb. Aus Ihrer Sicht wurden sie darüber hinaus von einer weitreichenderen Beteiligung blockiert und keine ausreichenden Konsequenzen aus der Finanzkrise gezogen.²⁵⁰ Die Folge war, dass sich die *BRICS* der Gestaltung und Einführung neuer Instrumente zur transnationalen Finanzpolitik zuwendete.²⁵¹ Als Folge davon wurde 2013 verlautbart, dass eine eigenständige Entwicklungsbank unter ihrer Kontrolle installiert werden soll. Sechs Monate später verlautbarte die VR China, dass sie die *Asia Infrastructural Investment Bank (AIIB)* gründen werde.²⁵² Am 3. September 2013 verlautbarte Premierminister Li Keqiang bei der Eröffnung der 10 China-ASEAN Ausstellung in Nanning, dass China und die *ASEAN* natürliche Partner seien und beide in der gleichen Phase einer vielschichtigen Entwicklung stünden. Darüber hinaus stellte er fest, dass beide die gleichen Herausforderungen und Ziele hätten.²⁵³ Vier Tage später griff Präsident Xi Jinping in einer Rede beim Treffen der Zentralasiatischen Staaten in Kasachstans das Thema, mit Verweis auf die antike Seidenstraße erneut auf.²⁵⁴ Auch er beschwor die gemeinsamen Interessen, Herausforderungen und Ziele und sprach davon, dass die rasante wirtschaftliche Entwicklung der letzten 20 Jahre die antike Seidenstraße zu neuem Leben erweckt hätte. Ein neuer Wirtschaftsgürtel entlang bedeutender Infrastrukturprojekte und getragen von allen daran beteiligten Staaten könnte dem antiken Vorbild der Seidenstraße folgen.²⁵⁵ Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass erstens die Energie- und Ressourcensicherheit, zweitens die Fragilität der *SLOC* und drittens die

²⁴⁸ BRICS (Brasilien, Russland, Indien, China und Süd-Afrika) sind vormalige Schwellenländer mit hohem Wirtschaftswachstum und haben an Einfluss im Rahmen der G-20-Staaten gewonnen. Vgl. <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/159944/brics-staaten/> (15.12.2022).

²⁴⁹ Der Internationale Währungsfonds (IWF) wurde 1945 mit dem Ziel errichtet, dass die Mitglieder (derzeit 189 Länder) in Fragen der internationalen Währungspolitik zusammenarbeiten und sich gegenseitig finanzielle Hilfe zur Überwindung von Zahlungsbilanzschwierigkeiten leisten.

²⁵⁰ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 7.

²⁵¹ N. Haibin, *BRICS in Global Governance. A Progressive and Cooperative Force?* Friedrich Ebert Stiftung 2013, Vgl. [/responsibilitytoprotect.org/FES%20BRICS%20in%20global%20Governance.pdf](https://responsibilitytoprotect.org/FES%20BRICS%20in%20global%20Governance.pdf) (22.10.2022).

²⁵² Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 7.

²⁵³ Vgl. ebd., S. 8.

²⁵⁴ Xi Jinping volle Rede in China Daily, 04.09.2013: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-09/04/content_16943100.htm (22.10.2022).

²⁵⁵ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 8.

Verwerfungen der Finanzkrise 2008 die ausschlaggebenden Gründe für die Implementierung der *MSRI* waren. Die Bühne für deren Auftritt war bereit.

2.5.2 Die Geburtsstunde der *MSRI*

Am 2. Oktober 2013 spricht der chinesische Präsident Xi Jinping²⁵⁶ vor dem indonesischen Parlament in Jakarta. Xi reflektiert, dass, obwohl die See die beiden Staaten trennt, Indonesien und China auf eine lange und friedliche Tradition ihrer bilateralen Beziehungen zurückblicken könnten. Xi verweist auf die maritime Tradition und Kultur Chinas, wenn er meint: *„Bereits während der Han-Dynastie in China vor etwa 2.000 Jahren öffneten sich die Menschen beider Länder trotz des Meeres zwischen ihnen die Türen.“*²⁵⁷ Insbesondere knüpft Xi an die Fahrten des chinesischen Admiral Zheng He's an: *„(...)im frühen 15. Jahrhundert machte Zheng He, der berühmte chinesische Seefahrer der Ming-Dynastie, sieben Reisen in die westlichen Meere.“*²⁵⁸ Er fordert die ASEAN Staaten, so auch Indonesien auf, noch enger mit der VR China zusammenzuarbeiten um *„(...)sicherzustellen, dass China und ASEAN gute Nachbarn, gute Freunde und gute Partner sind, die Wohlstand und Sicherheit teilen und durch dick und dünn zusammenhalten.“*²⁵⁹ Auf der Grundlage von gegenseitigem Vertrauen, guter Nachbarschaft, der Verbesserung der zwischenmenschlichen und zwischenstaatlichen Beziehungen soll letztlich eine Schicksalsgemeinschaft zum beiderseitigen Wohle entstehen.²⁶⁰ Xi möchte eine strategische Partnerschaft ins Leben rufen, die auf lange Zeit Bestand hat. Er sagt, es sei wichtig, dass China und seine Partner: *„(...)niemals von der allgemeinen Ausrichtung der strategischen Zusammenarbeit zwischen China und ASEAN abweichen.“*²⁶¹ Dann spricht er die geographische Bedeutung des Raumes dezidiert an: *„Südostasien ist seit der Antike ein wichtiger Knotenpunkt entlang der alten maritimen Seidenstraße.“* Schließlich erwähnt Xi die Maritime Seidenstraße erstmals direkt: *„China wird die maritime Zusammenarbeit mit den ASEAN Staaten stärken, um (...) die maritime Partnerschaft energisch zu entwickeln, um gemeinsam die Maritime Seidenstraße des 21. Jahrhunderts zu bauen.“*²⁶²

²⁵⁶ Xi Jinping (* 15. Juni 1953 in Peking), chinesischer Politiker und einer der maßgeblichen Protagonisten hinter der BRI. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Jinping_Xi (26.11.2021).

²⁵⁷ Rede Xi, Jinpings vor dem indonesischen Parlament, Asian China Center. URL: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (29.11.2021).

²⁵⁸ Ebd. (29.11.2021).

²⁵⁹ Ebd. (29.11.2021).

²⁶⁰ Vgl. ebd. (29.11.2021).

²⁶¹ Ebd. (29.11.2021).

²⁶² Ebd. (30.11.2021).

Die VR China wird zur Finanzierung dieses Projekts die *Asia Infrastruktur-Investmentbank (AIIB)* einrichten. Diese soll den Bedürfnissen der ASEAN Staaten prioritär zur Verfügung stehen. Die Finanzierung der Infrastrukturprojekte soll, so Xi, über den, von der chinesischen Regierung eingerichteten *China – ASEAN Maritime Cooperation Fund* erfolgen.²⁶³ Der Finanzierungsrahmen der *AIIB* hat eine Höhe von 110 Milliarden USD und stellt gemeinsam mit dem *Silk Road Fund* in der Höhe von 55 Milliarden USD den finanziellen Hintergrund der *MSRI* dar. Wie ein roter Faden zieht sich durch diese und die folgenden Reden, dass die chinesische Initiative als „(...) eine *Win-Win-Kooperation*.“²⁶⁴ zu bewerten sei. Dies soll erreicht werden, indem „*Die zu berücksichtigenden Interessen sollten die Interessen aller sein.*“²⁶⁵ China möchte also auf Augenhöhe mit seinen Partnern zusammenarbeiten. Geschickt spricht er, ohne sie beim Namen zu nennen, die koloniale Vergangenheit der ASEAN Staaten an und junktimiert diese mit den eigenen negativen Erfahrungen mit fremden Mächten. „*Historisch gesehen hatten die Menschen in China und den ASEAN Staaten gemeinsam durch dick und dünn gekämpft, um unser Schicksal wieder in die eigenen Hände zu nehmen.*“²⁶⁶ Letztlich beschwört Xi auch die gemeinsame Verantwortung der ASEAN und Chinas für Frieden Sicherheit und Stabilität in der Region: „*Wir tragen die Verantwortung für Frieden und Stabilität in der Region.*“²⁶⁷

2.5.3 Die Ziele der *MSRI*

Die *MSRI* stellt die seegestützte Komponente der *BRI* dar. Sie hat das Ziel, durch eine Reihe von Infrastrukturprojekten in Süd-, Südostasien und Afrika, die essenziellen Seewege der VR China im Südchinesischen Meer (SCM) und im Indischen Ozean nachhaltig abzusichern und neue Wirtschaftsmärkte für die VR China zu erschließen. In dem im März 2016 veröffentlichten 13. Fünf-Jahres-Plan für die nationale Wirtschafts- und Sozialentwicklung der VR China wird auf die Umsetzung der *MSRI* direkt Bezug genommen. „*We will actively promote the development of strategic anchors along the 21st Century Maritime Silk Road, participate in the construction and operation of major costal*

²⁶³ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 9.

²⁶⁴ Rede Xi, Jinpings vor dem indonesischen Parlament, Asian China Center. URL: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (29 11 2021).

²⁶⁵ Ebd. (29 11 2021).

²⁶⁶ Rede Xi, Jinpings vor dem indonesischen Parlament, Asian China Center. URL: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (29 11 2021).

²⁶⁷ Ebd. (29 11 2021).

*ports and coordinatly set up harbour industrial zones (...)*²⁶⁸ Auch das Ziel wird genannt: *„(...) to streamline the maritime trade channel.“*²⁶⁹ In einem 2017 veröffentlichten offiziellen Dokument, der *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*²⁷⁰, werden Details für die Entwicklung der *MSRI* verlautbart.²⁷¹ So soll auf gleichberechtigter Basis a) ein seegestütztes Handelsnetz aufgebaut, b) die dazu notwendige Infrastruktur, also vor allem Häfen und deren Anbindung geschaffen werden und c) auf, aus chinesischer Perzeption, multilateraler Basis der Wohlstand gefördert werden. Die Umsetzung dieser Ziele soll durch gemeinsame, von der *AIIB* vorfinanzierte Infrastrukturprojekte erfolgen. *„China`s MSR policy focuses on jointly building smooth, secure and efficient transport routes connecting major sea ports along the MSR based on port infrastructure construction.“*²⁷² Das Schwergewicht liegt dabei auf der Errichtung von Tiefwasserhäfen. *“Port construction is the focus of the MSRI (...)*²⁷³ Zusammenfassend sind die Ziele der *MSRI*²⁷⁴ daher,

- a) die Verbesserung der Verkehrskonnektivität und damit die Senkung der Transportkosten des Seehandels.
- b) der Erhalt und Ausbau der Konkurrenzfähigkeit der chinesischen – maritimen Infrastruktur, vor allem der Seehäfen und deren terrestrische Anbindung.
- c) die Umlenkung bislang ungenutzter chinesischer Produktionskapazitäten und die Erschließung neuer Absatzmärkte sowie Diversifikation von Investitionen.
- d) die Etablierung eines, auf positiv-historischen Wurzeln aufbauenden, Kooperationsnetzwerkes als Alternative zu den bislang dominierenden westlichen, vor allem US-amerikanischen Märkten.
- e) die Absicherung der chinesischen strategischen Rohstoffversorgung und des Seehandels, vor allem durch Schaffung von Umgehungsmöglichkeiten der Straße von Malakka.

²⁶⁸ Zhu Li in Brewster, David, *India and China at Sea*, 2018, S. 193.

²⁶⁹ Ebd. S. 193.

²⁷⁰ *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative* vom 20.06.2017, URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm. (20.05.2022).

²⁷¹ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 11.

²⁷² Zhu Li in Brewster, David, *India and China at Sea*, 2018, S. 196.

²⁷³ Ebd. S. 197.

²⁷⁴ Vgl. Österreichische Nationalbank, <https://webassets.eurac.edu/31538/1624954493-stephan-barisitzpresentation.pdf>. (21.03.2023)

- f) die Mitwirkung bei der Vertiefung der ökonomischen Integration der teilnehmenden Staaten.
- g) die Stärkung der chinesischen *Soft Power*.

2.5.4 *Dual Use* – Chinas strategischer Imperativ?

Im militärstrategischen Weißbuch für die Nationale Verteidigung von 2015 wird der Paradigmenwechsel der VR China hin zur Seemacht eindeutig dargelegt, wenn es heißt: „*The traditional mentality that land outweighs sea has to be abandoned.*“²⁷⁵ Aus diesem Bruch mit der traditionell kontinental ausgerichteten Verteidigung Chinas leitet sich die Notwendigkeit ab, die Interessen des Landes und somit auch die *MSRI* naval abzusichern. Dazu das Weißbuch: „*China must be able to protect its maritime rights and interests.*“²⁷⁶ Auch der Weg, den die chinesische Marine zu beschreiten hat, wird skizziert: „*(...) from offshore water defences to open sea protection.*“²⁷⁷ Ebenso interessant wie vielsagend ist die Aussage: „*(...) the need to develop closer land-sea military capabilities with an emphasis on moving from theater defence to trans-theater mobility (...)*“.²⁷⁸ Unter Land – See – Kapazitäten wird gemeinhin die Fähigkeit zur Einflussnahme von der Seeseite auf terrestrische Ereignisse verstanden. Dies kann mit amphibischen Operationen oder aber auch mit anderen Einsatzmitteln wie Luftmitteln erfolgen. Wird dies, wie im Weißbuch 2015 angesprochen, in entfernten Regionen – *trans-theater mobility* – durchgeführt, so spricht man von der militärischen Projektionsfähigkeit – *Power Projection*! Die notwendigen Mittel zur militärischen Projektionsfähigkeit sind, neben einer entsprechend strukturierten, ausgebildeten und trainierten Flotte, ein möglichst leistungsfähiges Netz von Stützpunkten. Diese geben jenen logistischen Rückhalt um, wie im Falle der *PLAN*, auch über längerer Zeit in weit vom Mutterland entfernten Räumen, wie z. B. der nördlichen *IOR*, wirksam zu werden.²⁷⁹ Logistische Basen schließen nicht nur die Möglichkeit der Betankung und Versorgung mit ein, sondern sie stellen auch Wartung und Instandsetzung sowie medizinische Versorgung und Erholungsmöglichkeiten für die Besatzungen sicher. Daneben fungieren sie als sichtbares Symbol des „*Showing the flag*“, also der

²⁷⁵ <http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2019/07/China-Defense-White-Paper-2015-English-Chinese-Annotated.pdf> (11.12.2022).

²⁷⁶ Ebd. (29.11.2021).

²⁷⁷ Ebd. (29.11.2021).

²⁷⁸ <http://www.andrewerickson.com/wp-content/uploads/2019/07/China-Defense-White-Paper-2015-English-Chinese-Annotated.pdf> (11.12.2022).

²⁷⁹ Vgl. Sipols, Kristaps, Interview, Anhang, Beilage I, S. 3.

Machtdemonstration. Letztlich ergeben sich auch finanzielle und rechtliche Vorteile. Die sonst üblichen Aufwendungen für die, teilweise extrem hohen, Hafenliegegebühren entfallen ebenso, wie das obligatorische militärdiplomatische Prozedere zum formellen Anmelden eines Besuches.²⁸⁰

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass ein *Dual Use* der *MSRI*, vor allem ihrer Tiefwasserhäfen aus den genannten Gründen einen enormen Vorteil für die *PLAN* und damit für die VR China darstellt. Die Aussage militärischer Grundsatzdokumente mit Richtliniencharakter, wie das Weißbuch 2015 manifestieren dies. Die reale Umsetzung ist jedoch, neben der Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen, vor allem ein diplomatischer Balanceakt der, will er erfolgreich sein, von der chinesischen Führung viel diplomatisches Geschick abverlangt.

2.6 Conclusio I

Welche grundlegenden maritim-geopolitischen und geostrategischen Parameter und Voraussetzungen sind für die Entwicklung von Seemacht relevant, wie sind diese im Spannungsfeld von Land- und Seemacht zu werten und welchen Einfluss können diese auf die Akteure und ihre Handlungsstränge, so auch auf die *MSRI* haben?

In Beantwortung dieser Forschungsfrage ist die *Conclusio* des ersten Kapitels daher wie folgt darzulegen:

1. Die Geopolitik und Geostrategie jedes Akteurs werden grundlegend durch seine Geographie determiniert. Sie bestimmt konstant und nachhaltig die Handlungsoptionen des Akteurs. Die Parameter Alfred T. Mahans haben, weil sie a) auf der Geographie basieren und b) von den technischen Entwicklungen entkoppelt sind, nichts von ihrer Aktualität eingebüßt. Sie sind somit auch im 21. Jahrhundert anwendbar.
2. Die See und ihre vier Attribute (Medium des Transportes und des Austausches, der Informationsübertragung und Ressource und Macht) haben auf seefahrende Staaten nachhaltigen und vielfältigen Einfluss. Aus ihrer Größe – *the Commons*, und ihren

²⁸⁰ Vgl. Sipols, Kristaps, Interview, Anhang, Beilage I, S. 4.

Attributen ergibt sich, gerade in der globalisierten und vernetzten Gegenwart, eine weltweite Bedeutung.

3. Aufgrund der Tatsache, dass die VR China, Indien, Indonesien, Malaysia und Singapur allesamt seefahrende Staaten sind, haben die ersten beiden Punkte nachhaltigen Einfluss auf die Beurteilung dieser. Die indopazifische Region stellt sich, aufgrund der angesprochen sensiblen nautischen Engstellen und ihrer Rand- und Übergangslage auch seerechtlich, Stichwort Südchinesisches Meer, bereits jetzt als ein höchst brisanter Raum mit einer weit über ihn hinaus ausstrahlenden Bedeutung dar.²⁸¹
4. Seemacht ist, die Beispiele aus der Antike unterstreichen dies, zeitlos und deren Aufrechterhaltung muss einer klaren maritimen Strategie, eingebettet in einen die Teilstreitkräfte umfassenden Ansatz – *Jointness* – und hinterlegt durch eine schlüssige und realistische *Grand Strategy*, folgen. Seemacht ist die Fähigkeit, wirtschaftliche und strategische Interessen unter spezifischer Nutzung der Ozeane wahrzunehmen. Seemacht ist das Resultat aus den Faktoren Flotte (*Naval Power*), see-strategischer Lage (*Maritime Power*), Geographie und Strategie. Aufgrund der stetig steigenden Vernetzung – *Interconnectedness* – der Staaten ist Seemacht im 21. Jahrhundert so bedeutend wie nie zuvor. Corbetts Thesen sind daher zeitgemäßer denn je.
5. Im Spannungsfeld Land- und/oder Seemacht ist festzuhalten, dass die VR China und Indien am ehesten die navalen und maritimen Voraussetzungen für Seemacht erbringen könnten. Aufgrund der geographischen Verortung beider sind, zumindestens bislang, diese eher als kontinentale, also Landmächte anzusprechen. Umgekehrt verhält es sich bei den drei Staaten des indopazifischen Archipels. Indonesien, Malaysia und Singapur sind der geographischen Verortung folgend zur See orientiert. Ob ihre *ends – ways* und *means* der Geographie jedoch folgen, bleibt ebenso zu prüfen wie bei den beiden vordergründig als Landmächte wahrgenommenen Akteuren. Die Gesamtheit ihrer Möglichkeiten, aber auch ihrer Restriktionen werden maßgeblich ihre Reaktionen auf die Implikationen der *MSRI* bestimmen.

²⁸¹ Vgl. Lysagh, Padraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 34.

6. In der Frage nach den ersten Indikatoren für eine grundlegende Ausrichtung der maritimen Strategie der Akteure nach Mahan oder Corbett hat sich ergeben, dass bezogen auf die VR China bislang eher eine Anlehnung an die Thesen Corbetts festzustellen war. Eine mögliche Begründung dafür könnte in der bis dato allgemein angenommen quantitativen und qualitativen Unterlegenheit der *PLAN* liegen. Eine defensive, die Stärken des Gegners unterlaufende und damit die Entscheidungsschlacht vermeidende, Doktrin erscheint somit schlüssig. Gleiches kann aufgrund der vorhanden *means* im noch größeren Ausmaß für die Marine Indiens gesagt werden. Dieses Verhalten wird, zumindestens bei China in konsequenter Fortführung der Thesen Mahans und Corbetts, jedoch nur so lange aufrechterhalten werden, bis man zum derzeitigen Hegemonen, den USA, aufgeschlossen hat. Im Falle von Indonesien, Malaysia und Singapur erscheint es geboten, eine eher defensivere Ausrichtung zugrunde zu legen.
7. Die *MSRI* ist eine viele Bereiche des staatlichen Handelns umfassende, langfristig ausgelegte Initiative mit strategischem Hintergrund. Die Aussagen ranghöchster chinesischer Spitzenpolitiker und leitlinienggebende offizielle Dokumente belegen dies. Die Tatsache, dass sie Teil der *BRI* ist, verdeutlicht, dass ihr ein gesamtstaatlicher Ansatz zugrunde liegen muss.²⁸² Ihre Ziele sind aus der geostrategischen Verortung Chinas und den Imperativen der chinesischen Wirtschaft ableit- und nachvollziehbar. Der angenommene *Dual Use* des Projektes wird in hochrangigen leitlinienggebenden Dokumenten der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik, wenn auch nicht direkt, so doch verklausuliert angesprochen.
8. Letztlich konnte mit den Faktoren Geographie und geographischer Verortung, der Betrachtung der See und ihrer vier Attribute, dem Dreiklang *ends – ways – means*, den Spannungsfeldern Land- und Seemacht sowie *Power Projection* und *Interconnectedness* ein kausaler, aber noch nicht vollständiger Betrachtungsrahmen geschaffen werden. Die Herstellung der Vollständigkeit ist dem zweiten Kapitel vorbehalten.

²⁸² Vgl. Lysagh, Pdraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 33.

3 THEORIEN DER INTERNATIONALEN BEZIEHUNGEN

Ziel des zweiten Kapitels ist es, erstens die Theorien der Internationalen Beziehungen, den offensiven Neorealismus und die Interdependenztheorie in den maritimen Kontext der Arbeit zu setzen. Zweitens werden über die maritimen Ansätze der Akteure im Allgemeinen und der *MSRI* im Speziellen vor dem Hintergrund des Systems der Internationalen Beziehungen erste Aussagen über eine grundsätzlich neorealistische oder interdependenzorientierte Ausrichtung getroffen. Drittens wird der vollständige Betrachtungsrahmen geschaffen.

Dazu werden

- a) die beiden Theorien der Internationalen Beziehungen dargestellt, aufbereitet sowie ihre Hintergründe erläutert,
- b) die wesentlichen Eckpunkte der Theorien John J. Mearsheimers, Joseph Nyes und Robert Keohanes angesprochen sowie eine Abgrenzung und Kritik vorgenommen und
- c) diese in den maritimen Kontext der Arbeit sowie in das Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* gestellt sowie
- d) in Form einer sich wechselseitig ergänzenden Bearbeitungsmatrix – *Contradictory Evidence* dargestellt, um in Zusammenschau mit den im ersten Kapitel dargelegten Parametern, der Arbeit einen schlüssigen Bearbeitungsrahmen zu geben.

Zweck ist es, im Fokus der Theorien der Internationalen Beziehungen und unter Einbeziehung der explorierten Voraussetzungen und Parameter diese als jenen Rahmen und Ankerpunkte festzulegen, innerhalb dessen sich diese Arbeit bewegt, um damit die grundsätzlichen Handlungsoptionen und Ansätze der Akteure einzuordnen und in Folge erste Aussagen über eine neorealistische bzw. interdependenzorientierte Ausrichtung dieser treffen zu können.

3.1 Der offensive Neorealismus

Der offensive Neorealismus gilt als eine der bedeutendsten politikwissenschaftlichen Theorien der Internationalen Beziehungen des 20. Jahrhunderts und der Gegenwart. Er ist eine Weiterentwicklung des Realismus und beschäftigt sich mit der Charakteristik von

Macht und deren Verteilung.²⁸³ „*In an ideal world, where there are only good states, power would be largely irrelevant.*“²⁸⁴ Der offensive Neorealismus stellt Macht, welche er als das einzig effektive Mittel zur Durchsetzung von nationalen Interessen in einem anarchischen internationalen System²⁸⁵ betrachtet, in das Zentrum seines theoretischen Ansatzes.

3.1.1 Hintergrund und Entwicklung

Ein Vorläufer des realistischen Ansatzes wurde bereits in der Antike vom Griechen Thukydides²⁸⁶ im Rahmen seiner Aufzeichnungen und Lehren aus dem Peloponnesischen Krieg entwickelt. Er beschreibt, wie die Dinge sind, nicht wie sie idealerweise sein sollen. 1300 Jahre später legt der Florentiner Niccolo Machiavelli²⁸⁷ in seinem Werk „*Il Principe*“ die gesamte Bandbreite der möglichen Mittel zur Durchsetzung staatlicher Interessen dar. Er orientiert sich dabei an der politischen Realität Italiens des 15. Jahrhunderts. Moralische Überlegungen sind Machiavelli dabei zweitrangig. „*Politics have no relation to morals.*“²⁸⁸ Er fokussiert auf eine möglichst hohe Effizienz der Machterringung und deren Behauptung.²⁸⁹ Für Machiavelli sind Gewalt bis hin zum Mord, Intrige, Lüge und Krieg legitime Mittel zur Machterlangung bzw. zum Ausbau dieser. „*The ends justifies the means.*“²⁹⁰ Obgleich der Radikalität seiner Aussagen und Thesen vielfach moralisch geächtet, falsch interpretiert und unverstanden, wird er als einer der umstrittensten, zugleich aber auch als einer der bedeutendsten Realisten eingeordnet. Im 17. Jahrhundert finden sich in Thomas Hobbes²⁹¹ und seinem „*Leviathan*“ realistische Gedanken und Ansätze zur Hinterlegung seines absolutistischen Weltbildes. „*How could a state be governed, or protected in its foreign relations, if every individual remained free to obey or*

²⁸³ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 308.

²⁸⁴ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 33.

²⁸⁵ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2008, S. 244.

²⁸⁶ Thukydides (* 454 v. Chr., † zw. 399 v. Chr. und 396 v. Chr.) Athener Historiker und Stratege. Er gilt als Begründer der neutralen, wahrheitsnahen Geschichtsschreibung.

Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 13, 1997, S. 412.

²⁸⁷ Niccolo di Bernardo Machiavelli (* 3. Mai 1469 in Florenz; † 21. Juni 1527 ebenda) italienischer Philosoph, Politiker, Diplomat, Chronist und Schriftsteller. Aufgrund seines Werkes *Il Principe* (Der Fürst) gilt er als einer der bedeutendsten Staatsphilosophen der Neuzeit.

Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 10, 1997, S. 69.

²⁸⁸ <https://www.azquotes.com/quote/182912> (19.11.2022)

²⁸⁹ Machiavelli, Niccolo, *Der Fürst, Einleitung*, 1978, S. X.

²⁹⁰ Machiavelli Niccolo „*Discourses on Livy*“, OUP Oxford, 2003, S. 444.

²⁹¹ Thomas Hobbes (* 5. April 1588 in Westport, Wiltshire, † 4. Dezember 1679 in Hardwick Hall, Derbyshire), englischer Staatstheoretiker und Philosoph. Er wurde durch sein Hauptwerk *Leviathan* bekannt, in dem er eine Theorie des „Absolutismus“ entwickelte.

Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 6, 1997, S. 256.

not to obey the law according to his private opinion.”²⁹² Hobbes postuliert dabei, dass es seine Absicht ist, der Politik eine auf rationaler Einsicht und Prinzipien beruhende, wissenschaftliche Basis zu geben.²⁹³ 200 Jahre später werden diese Gedanken vom preußischen Offizier Carl von Clausewitz²⁹⁴ weiterverfolgt. Er spricht von einer Ziel - Zweck – Mittel Achse der Strategie und redet einem Einsatz aller Kräfte des Staates, nicht nur des Militärs, das Wort. Clausewitz propagiert, was heute als gesamtstaatlicher Ansatz bezeichnet wird. Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert werden diese historischen Ansätze von Wissenschaftlern wie Frederick Sherwood Dunn,²⁹⁵ Georg Schwarzenberger²⁹⁶ und Nicholas Spykman weiterentwickelt und mündet, unter dem Eindruck des weltpolitischen Geschehens der 1930er- Jahre zum Realismus als Theorie der Internationalen Beziehungen.²⁹⁷ Unverändert stellt dieser eine mögliche theoretische Basis der Außen- und Sicherheitspolitik eines Staates des 21. Jahrhunderts dar.

Die Grundlage für den, hier im Mittelpunkt stehenden, Neorealismus ist im Klassischen Realismus von Hans Morgenthau²⁹⁸ und Edward H. Carr²⁹⁹ zu finden. Dieser basiert auf sieben Grundannahmen:³⁰⁰

- Der zentrale internationale Akteur ist der (National-) Staat.
- Das System der Internationalen Beziehungen ist, aufgrund des Fehlens einer übergeordneten allgemein anerkannten Ordnungsmacht, anarchisch.
- Die Akteure streben folglich nach Macht und

²⁹² <https://www.azquotes.com/quote/1164355> (24.11.2022).

²⁹³ Vgl. <https://archive.org/details/hobbessleviathan00hobbuoft/page/10/mode/2up?ref=ol&view=theater>, (18.11.2022), S.10, S. 8.

²⁹⁴ Carl von Clausewitz (* 1. Juli 1780 in Burg, † 16. November 1831 in Breslau), preußischer Generalmajor, Heeresreformer, Militärwissenschaftler und Ethiker. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 2, 1997, S. 343.

²⁹⁵ Frederick Sherwood Dunn (* 10. Juni 1893 in Manhattan, NYC, † 17. März 1962 in Pennsylvania), amerikanischer Rechts- und Politikwissenschaftler, Begründer des Magazins „World Politics“ Vgl. <https://press.princeton.edu/our-authors/dunn-frederick-sherwood> (13.12.2022).

²⁹⁶ Georg Schwarzenberger (* 20. Mai 1908 in Heilbronn; † 20. September 1991 in Harpenden, Hertfordshire), Völkerrechtler. Er wird der realistischen Schule zugeordnet. Vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_Schwarzenberger_\(Rechtswissenschaftler\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_Schwarzenberger_(Rechtswissenschaftler)) (13.12.2022).

²⁹⁷ Vgl. Pankratz, Thomas, Politologie und Soziologie, 2012, S. 308.

²⁹⁸ Hans Joachim Morgenthau (* 17. Februar 1904 in Coburg, Bayern, † 19. Juli 1980 in New York), US-amerikanischer Politikwissenschaftler und Jurist. Er gilt als Begründer des systematischen Realismus in den Internationalen Beziehungen. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 10, 1997, S. 83.

²⁹⁹ Edward Hallet Carr (* 28. Juni 1892 in London, † 3. November 1982 ebenda), britischer Diplomat, Historiker, Politologe und Mitbegründer des Realismus in den Internationalen Beziehungen. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Carr_Edward (08.12.2022).

³⁰⁰ Vgl. Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 245.

- der Maximierung von Sicherheit zum Zwecke des eigenen Überlebens.
- Staaten handeln rational und
- entscheidend für deren Stellung/Geltung sind deren, vor allem militärische, Kapazitäten.
- Das Verhalten eines Staates wird wesentlich von dieser Stellung determiniert. Innenpolitische Faktoren sind dabei zweitrangig.

Abgeleitet aus diesen sowie der Annahme, dass Krieg folglich immer möglich ist, formuliert Morgenthau in einfacher und nachvollziehbarer Weise seine sechs Hauptpunkte des Klassischen Realismus.³⁰¹ Beide, Morgenthau und Carr, berufen sich dabei auf die Schriften von Thukydides, Machiavelli und Hobbes. Morgenthau legt in seinem Hauptwerk „*Politics among Nations*“ als einer der ersten Theoretiker eine realistische Gegenkonzeption zum Idealismus dar.³⁰² Damit schafft er ein bis in die Gegenwart gültiges, nachhaltiges theoretisches Fundament.³⁰³ Die Eckpunkte seiner Theorie lauten:

- Soziale Gesetze sind in der Politik existent. Das politische Agieren und die Gesellschaft werden von objektiven Gesetzen bestimmt, deren Wurzeln in der Natur des Menschen liegen. „*Man is born to seek power, yet his actual condition makes him a slave to the power of others.*“³⁰⁴
- Macht und Interessen sind die leitenden Grundprinzipien der Politik. „The statesman must think in terms of the national interest, conceived as power among other powers.“³⁰⁵
- Nationale Interessen gelten als die entscheidende Motivation jeglichen Handelns. Morgenthau führt aus: „Der Begriff des Interesses, welches als Macht definiert wird, stellt für den Realisten eine objektive Kategorie von universeller Validität dar.“³⁰⁶

³⁰¹ Vgl. Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 245.

³⁰² Vgl. Pankratz, Thomas, Politologie und Soziologie, 2012, S. 308.

³⁰³ Vgl. Morgenthau, Hans J., *Politics amongst Nations - The Struggle for Power and Peace*. Alfred J. Kopf, 1948, S. 34.

³⁰⁴ <https://www.azquotes.com/quote/969824> (19 11 2022).

³⁰⁵ Morgenthau, Hans J., *Politics amongst Nations - The Struggle for Power and Peace*.

<https://www.azquotes.com/quote/790687> (19 11 2022).

³⁰⁶ Morgenthau, Hans J., *Politics amongst Nations - The Struggle for Power and Peace*. Alfred J. Kopf, 1948, S. 22.

- Universeller Moral sind in der komplexen Welt der internationalen Politik Grenzen gesetzt. Moralische Tugenden wie Vertrauen, Treue und Ehrlichkeit spielen dabei keine Rolle. „*You have to do it on your own, you can't count on someone else. Maybe he does it, maybe he doesn't.*“³⁰⁷
- Es gibt folglich ein Delta zwischen nationaler und universeller Moral. Es sei, so Morgenthau, verwerflich, wenn Staaten sich anmaßen, ihre moralischen Prinzipien als universell zu postulieren.³⁰⁸
- Die Politik der autonomen Sphäre. Politik soll, da sie eigenen Gesetzmäßigkeiten folgt, als eigenständige und autonome Sphäre betrachtet werden.

Unter dem Eindruck des militärischen Aufstieges der Sowjetunion in den 1960er-Jahren und dem Ende des Bretton-Woods-Systems³⁰⁹ 1973 als Garant wirtschaftlicher Prosperität, vollzog sich der Übergang vom Klassischen Realismus zum Neorealismus. Anfang der 1970er-Jahre kam es zu einen, von der Sowjetunion geförderten Nationalismus im Mittleren Osten. Exemplarisch sei hier die Verstaatlichung des Suezkanals durch den ägyptischen Präsidenten Nasser genannt. Diese Entwicklungen führten, gemeinsam mit dem ungelösten Nahostkonflikt zwischen Israel und seinen arabischen Nachbarn, zu einem Verlust des uneingeschränkten Zuganges zum Erdöl durch die USA. Damit verbunden kam es zu einem relativen Niedergang amerikanischer Macht in den 1970er-Jahren, die bei einer Fortschreibung dieser Entwicklung, eine Schwächung der amerikanischen Führungsrolle realistisch schienen ließ. Als Reaktion auf diese Entwicklung wurden in den USA nach möglichen Alternativen zum bisherigen politischen Handeln gesucht. Eine der politikwissenschaftlichen Antworten war der Neorealismus. Er stellte eine Reaktion auf die behavioristische³¹⁰ Ausprägung und den Neoliberalismus US-amerikanischer Geisteswissenschaften der 1960er-Jahre dar. „*Der Neorealismus ist eine Variante des Realismus, der die anarchische Struktur der Staatenwelt und nicht die menschliche Natur*

³⁰⁷ Zitat Kenneth Waltz, in: Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 315.

³⁰⁸ Morgenthau, Hans J., *Politics amongst Nations - The Struggle for Power and Peace*. Alfred J. Kopf, 1948, S. 32.

³⁰⁹ Vgl. Articles of Agreement of the International Monetary Fund, vgl. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/aa/index.htm>. (08 11 2018).

³¹⁰ Der Behaviorismus ist ein individualistischer Forschungsansatz der Politikwissenschaft, der individuelles politisches Verhalten und kollektive politische Erscheinungen kausal mittels des methodologischen Individualismus erklärt. Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 191.

als Ursache von Krieg in den Mittelpunkt der Analyse stellt.“³¹¹ Der Neorealismus unterscheidet sich vom Klassischen Realismus durch seine Begründung des staatlichen Machstrebens. Während der Erstere dieses in der anthropologischen Natur des Menschen und seinen Sicherheitsstreben begründet, verortet der Neorealismus den Grund für das Sicherheitsstreben von Akteuren im anarchischen System der Internationalen Beziehungen. Die neorealistische Theorie wird in den defensiven (strukturellen) Neorealismus und den offensiven (ökonomischen) Neorealismus, auch Hegemoniezyklenheorie, unterteilt.³¹² Als ein wesentlicher Vordenker des defensiven Neorealismus gilt Kenneth Waltz.³¹³ 1959 veröffentlicht er „*Man, the State and War*“ in dem er die drei titelgebenden Analyseebenen zugleich als Machtebenen beschreibt.³¹⁴ Darin bezweifelt er den anthropologischen Zugang der Realisten. Waltz meint: „*For one group of people, namely the first-image thinkers, war is a direct result of human nature. But not all first-image thinkers agree on what human nature is, which divides them into optimists and pessimists.*“³¹⁵ In seinem 1973 veröffentlichten Opus Magnum „*Theory of international politics*“ legt er die anarchische Struktur³¹⁶ des internationalen Systems dar und folgert, dass dieser Umstand eine Logik der Selbsthilfe bedinge. Den Stellenwert von nationalen Interessen teilt er mit Morgenthau und Mearsheimer, wenn er meint: „*Each state pursues its own interest's, however defined, in ways it judges best.*“³¹⁷ Ebenso formuliert er seine sogenannte *Balance of Power* Theorie. Einige Politikwissenschaftler_innen stimmen den Annahmen Waltz nur bedingt zu, weil sie argumentieren, dass sich ein Staat erst dann relativ sicher fühlen kann, wenn er eine hegemoniale Stellung einnimmt. Diese Denkschule wird offensiver Neorealismus genannt.

³¹¹ Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 220.

³¹² Vgl. Pankratz, Thomas, Politologie und Soziologie, 2012, S. 312.

³¹³ Kenneth Neal Waltz (* 8. Juni 1924 in Ann Arbor, Michigan, † 13. Mai 2013 in Washington, D.C.), US-amerikanischer Politikwissenschaftler und Begründer des NeoRealismus in den Internationalen Beziehungen. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Waltz_Kenneth (28.11.2021).

³¹⁴ Gärtner Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S.220.

³¹⁵ <https://www.blinkist.com/en/books/man-the-state-and-war-en> (19.11.2022).

³¹⁶ Unter Anarchie versteht Waltz in diesem Zusammenhang das Fehlen einer effektiven, übergeordneten Ordnungsmacht/Regierung in der internationalen Politik.

Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Waltz_Kenneth (29.11.2021).

³¹⁷ Waltz, Kenneth N., *Man, the State, and War: A Theoretical Analysis*, 2010, S. 238.

3.1.2 Leben und Werk John Joseph Mearsheimers

Der offensive Neorealismus wird maßgeblich durch Stephen Walt und John J. Mearsheimer vertreten. John Joseph Mearsheimer wurde am 14. Dezember 1947 in Brooklyn, New York City geboren. 1970 absolviert er die Militärakademie der Vereinigten Staaten in West Point, New York und dient danach fünf Jahre in den Luftstreitkräften der USA. Mearsheimer studiert an der Cornell University, die er 1980 mit dem Doktorat abschließt. In Folge unterrichtet er unter anderem an der Harvard Universität,³¹⁸ wo er Internationale Beziehungen vorträgt. Seit 1987 ist er ordentlicher Professor an der Universität von Chicago, Illinois, in der Fakultät für Politikwissenschaften, deren Leiter er von 1989 bis 1992 ist. Sein Buch „*The Tragedy of Great Power Politics*“ wird 2001 publiziert. Darin postuliert er, dass „*States will always value security over governments prosperity, because without security there can be no prosperity.*“³¹⁹ Mearsheimer ist Autor zahlreicher Bücher und Publikationen in international renommierten Fachzeitschriften, wie im britischen *International Security* und wurde für seine Tätigkeit mehrfach ausgezeichnet. 2003 wird er in die „*American Academy of Arts and Science*“ gewählt.³²⁰ Mearsheimers Aussagen sind international vielbeachtet und anerkannt, er gilt als einer der bedeutendsten Nachfolger von Morgenthau. Hierzu Prof. Gärtner: „*John Mearsheimer is one of the most prominent successors of Morgenthau.*“³²¹

3.1.3 Wesentliche Aussagen des offensiven Neorealismus

Der offensive Neorealismus nach Mearsheimer geht im Kern von folgenden Annahmen aus:³²²

- Das uni-, bi- oder multipolare internationale System hat anarchischen Charakter und wird als Selbsthilfesystem angenommen. Eine übergeordnete Regel- und Kontrollinstanz fehlt unter den Akteuren ebenso, wie gegenseitiges Vertrauen.

³¹⁸ Die Harvard Privatuniversität in Cambridge nahe Boston, Massachusetts wurde 1636 gegründet und ist die älteste Universität der USA. Sie belegt im Vergleich mit anderen Eliteuniversitäten regelmäßig Spitzenplätze.

³¹⁹ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 238.

³²⁰ Vgl. Lacher, Norbert, Dissertation, Universität Wien, Die Neue Seidenstraße, 2015, S. 34.

³²¹ Gärtner, Heinz, Universität Wien, Vorlesung Theory and its Operationalization, 11.03.2023, 1028 Uhr.

³²² Vgl. Scholik, Nikolaus, Seemacht im internationalen Staatensystem, 2018, S. 6.

„The sad fact is that international politics has always been a ruthless and dangerous business, and it is likely to remain that way!“³²³

- Die individuellen Sicherheitsinteressen der Akteure stehen im Mittelpunkt der Betrachtungen. *„Each state is looking for his own interests!“³²⁴*
- Staaten sind uniforme, homogene und rationale Akteure. Daher ist es für den Neorealismus unerheblich, um welche staatliche Gesellschaftsform (Demokratie, Diktatur, ...) es sich handelt. *„The main analytical unit is the state.“³²⁵*
- Die Durchsetzung der eigenen Interessen ist die Triebfeder jeglichen Handelns im anarchischen internationalen System. *„In anarchy the desire to survive encourages states to behave aggressively.“³²⁶*
- Macht ist das einzige wirksame Mittel zur Interessensdurchsetzung. Es ist daher im immanenten Interesse jedes Akteurs, seine Macht zu maximieren um zu überleben. Große Mächte – Akteure besitzen die militärischen Kapazitäten, um offensiv vorzugehen. Da sich Staaten misstrauen, sind Akteure mit größeren militärischen Fähigkeiten gefährlicher als jene mit geringeren. Dazu Mearsheimer pointiert: *„In the anarchic world of international politics it is better to be Godzilla than Bambi.“³²⁷*
- Der offensive Neorealismus sieht im Kampf um das nur begrenzt vorhandene Gut der Macht eine Art Wettbewerb zwischen den einzelnen Staaten. Mearsheimer hierzu: *„Simply put, the most powerful state is the one that prevails in a dispute.“³²⁸*

3.1.4 Abgrenzung und Kritik am offensiven Neorealismus

Der offensive Neorealismus unterscheidet sich zunächst vom defensiven Neorealismus dadurch, dass er Macht als ein begrenztes Gut versteht. Im Gegensatz dazu vertritt der defensive Neorealismus die Auffassung, dass Macht im ausreichenden Maß vorhanden sei. Es sei daher für Staaten vorteilhafter, den Status quo zu erhalten – also einen *Balance of Power* Ansatz zu forcieren als nach Machtzuwachsen zu streben.³²⁹ Aus dem Erhalt des

³²³ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 19.

³²⁴ Gärtner, Heinz, Universität Wien, Vorlesung Theory and its Operationalization, 07.11.2020, 1036 Uhr.

³²⁵ Ebd., 11.03.2023, 1033 Uhr.

³²⁶ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 5.

³²⁷ https://www.azquotes.com/author/68403-John_Mearsheimer (17.11.2022).

³²⁸ <https://www.azquotes.com/quote/1117137> (15.11.2022).

³²⁹ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 316.

Status quo folgert der defensive Neorealismus, dass Staaten nicht permanent versuchen würden, ihre Macht auszubauen. Ein solcher Versuch hegemonialen Machtzuwachses könnte bewirken, dass sich andere, schwächere Staaten zu Allianzen gegen den Hegemonen zusammenschließen. Der offensive Neorealismus sieht auch dies gegenteilig. Er vertritt die These, dass jeder Staat, der dazu glaubt in der Lage zu sein, eine regionale oder hegemoniale Stellung zu erreichen, dies auch tut. Zweck dieses Bestrebens ist ein Sicherheitsgewinn unter anderem durch das Verhindern von eigenen Abhängigkeiten von anderen Akteuren im System und dem Vergrößern von ebendiesen bei anderen.³³⁰

Ein wesentlicher Unterschied zum klassischen Realismus besteht darin, dass der Neorealismus als Ursache für Kriege die anarchische Struktur der Staatenwelt und nicht die menschliche Natur in den Mittelpunkt seiner Betrachtungen stellt. Der Neorealismus stellt also Struktur über die Anthropologie.³³¹ Im neorealistischen Kontext bestimmt somit die Struktur des internationalen Systems, das sich aus Staaten zusammensetzt, deren gesetzmäßiges Verhalten.³³²

Kritik am offensiven Neorealismus wird von Vertretern_innen unterschiedlicher Denkschulen artikuliert. Von konstruktivistischer Seite ist hier besonders Alexander Wendt³³³ und sein 1992 erschienener Artikel „*Anarchy is what the states make of it*“ hervorzuheben. Wendt anerkennt zwar die These von der Anarchie des internationalen Systems, er postuliert aber, dass Machtpolitik und Selbsthilfe nicht zwangsläufig die bestimmende Größe in diesem darstellen. Ebenso wird das neorealistische Verständnis von Struktur kritisiert. Die Konstruktivist_innen begreifen Struktur als ein durch Interaktion gestaltbares soziales Element. Das neorealistische Verständnis, dass Struktur etwas Vorgegebenes, somit unveränderlich – universell ist, wird klar abgelehnt. Die Konstruktivist_innen sind davon überzeugt, dass sich die Struktur wie die Akteure selbst verändern können und dies auch permanent stattfindet. Ebenso stellt der Konstruktivismus dem vom Neorealismus als fix angenommenen nicht vorhandenen Vertrauen zwischen den Akteuren entgegen, dass dieses auch in den Internationalen Beziehungen aufgebaut werden kann. Damit sei die von Neorealist_innen als unvermeidlich angenommene Konfrontation

³³⁰ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 312.

³³¹ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 220.

³³² Vgl. ebd., S. 245.

³³³ Alexander Wendt (* 12. Juni 1958 in Mainz) ist ein deutsch - US-amerikanischer Politikwissenschaftler. Er ist einer der Begründer des Konstruktivismus als Theorie der Internationalen Beziehungen.

kein Paradigma mehr.³³⁴ Der Liberalismus und der Institutionalismus kritisieren den Neorealismus und argumentieren, dass der innere Zustand eines Staates, einer Nation, sehr wohl von Bedeutung für die Ausgestaltung seiner außen- und sicherheitspolitischen Handlungsstränge sei. Diese Kritik schließt letztlich auch den neorealistischen Zugang, dass Ressourcen von Akteuren und die damit einhergehenden Fähigkeiten quantifizierbar sind, mit ein.³³⁵

3.1.5 Der offensive Neorealismus im maritimen Kontext

Der Zusammenhang des offensiven Neorealismus mit den hier im Mittelpunkt stehenden Akteuren wird bewusst, wenn man folgende Punkte betrachtet:

1. Die Bedeutung der Geographie: China ist, obwohl grundsätzlich ein kontinental verortetes Land, eine seefahrende Nation und, in zunehmenden Ausmaß bestrebt eine Seemacht zu sein. Die enorme Ausdehnung ist im neorealistischen Sinn ein Vorteil. Mearsheimer hierzu: „*China (...) does not need to conquer more territory to establish himself as a regional hegemon, (...)*“³³⁶ Die Bedeutung der See und damit der maritime Kontext wird schlagartig bewusst aufgrund der Fakten, dass die Bevölkerungszentren in Küstennähe sind sowie die maritime Industrie und der Seehandel für China überlebenswichtig sind. Gerade hier ist das Land jedoch in einer schwierigen geographischen Situation, da die vorgelagerten Inseln sich allesamt in der Hand zumindestens chinakritischer Staaten befinden. Dies fordert China zum navalen Handeln. Mearsheimer sagt: „*More generally, there is considerable evidence that Chinese leaders would like to develop capability to push (...) beyond the “First Island Chain”*“.³³⁷
2. VR China und Indien – Großmächte? China wird in der neorealistischen Perspektive als Großmacht betrachtet: „*(...) that China and Russia are great powers (...)*“³³⁸. Dies verwundert 2023 niemandem, Mearsheimer machte diese Aussage jedoch 2003! Der Neorealismus sah also den Aufstieg Chinas voraus. Gleiches gilt, zumindestens im regionalen Maßstab, für Indien.

³³⁴ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 316.

³³⁵ Vgl. ebd. S. 317.

³³⁶ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 370.

³³⁷ Ebd. S. 374.

³³⁸ Ebd. S. 360.

3. Der wirtschaftliche Aufstieg der VR China: Die VR China vollzog in den letzten 25 Jahren einen unglaublichen wirtschaftlichen Aufstieg. Dieser hat, so Mearsheimer, Auswirkungen auf ganz Asien. „*My argument is in a nutshell is that if China continues to grow economically, it will attempt to dominate Asia (...)*.”³³⁹ Ein wesentlicher Faktor für diesen Aufstieg ist, neben anderen, die Leistungsfähigkeit der maritimen Industrie und der durch die geographische Lage begünstigte Seehandel. Dies ist für den Neorealismus eine entscheidende Voraussetzung für Weltgeltung. „*A state's potential power is based on the size of its population and the level of its wealth.*”³⁴⁰
4. Regionale hegemoniale Bestrebungen und deren Implikationen in der indopazifischen Region: Chinas wirtschaftlicher Aufstieg hat, aufgrund der fragilen Seeverbindungen und der daraus im Neorealismus als wichtiger Faktor angesprochenen Verletzlichkeit, auch Implikationen für die Akteure der indopazifischen Region. „*(...) it will try to dominate Asia (...)*”³⁴¹ Chinas angenommenes Streben nach regionaler Hegemonie könnte unter anderem damit begründet sein, seine maritime Verletzlichkeit zu reduzieren. Diese Annahme könnte einer der Gründe für das chinesische navale Vordringen in die Region und die damit verbundene Umsetzung der MSRI sein. „*Once China achieves regional hegemony, its further aim is to prevent other great powers from dominating their geographical region.*“ Das Verhalten Chinas im Südchinesischen Meer folgt zwar der Logik der Absicherung der Seeverbindungen, hat aber gemeinsam mit der MSRI damit auch Auswirkungen auf die Akteure der indopazifischen Region, die hier verortet sind.

Im neorealistischen Ansatz würde das bedeuten, dass Indien, als der bedeutendste Akteur in der Region versuchen würde, China entgegenzutreten und es, gegebenenfalls gemeinsam mit anderen Akteuren, auszubalancieren – *Balance of Power*. Möglich wäre aber auch eine *Containment* Strategie. „*Most of Beijing's neighbours, including India, Japan, Singapore, (...) will join with the USA to contain Chinese Power.*” Für die drei Staaten an der Grenze zwischen Pazifik und Indischem Ozean, Indonesien, Malaysia und Singapur könnte, aufgrund ihrer

³³⁹ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 361.

³⁴⁰ Ebd S. 60.

³⁴¹ Ebd. S. 368.

geringeren wirtschaftlichen und militärischen Stärke, so Mearsheimer, auch noch *Bandwagoning* als Strategie möglich erscheinen. „*Bandwagoning is a strategy for the weak.*“³⁴²

5. Globale Auswirkungen? Zum Aufstieg der VR China meint Mearsheimer: „*China, in short has the potential to be considerably more powerful than even the United States.*“³⁴³ Sollte also vor allem die navale Aufrüstung der VR China in dem Ausmaß weiter voranschreiten wie bisher, könnte dies zur Folge haben, dass der derzeitige maritime Hegemon, die USA, sich von der VR China herausgefordert sehen. Dies hätte dann globale Auswirkungen. „*The rise of China appears to be changing the situation, however, because this development has the potential to fundamentally alter the architecture of the international system.*“³⁴⁴ Es ist zweifelsohne so, dass die chinesischen maritimen Ansätze, so auch die *MSRI*, ganz wesentlichen Anteil an so einer fundamentalen Veränderung haben werden.

3.1.6 Offensiver Neorealismus und *Power Projection*

Power Projection – Machtprojektion erscheint vordergründig vor allem im militärischen Kontext gebraucht, doch der eigentliche Begriff umschließt eine weit breitere Palette staatlichen Handelns. Er ist wie folgt definiert: „*The ability of a nation to apply all or some of its elements of national power - political, economic, informational, or military - to rapidly and effectively deploy and sustain forces in and from multiple dispersed locations to respond to crises, to contribute to deterrence, and to enhance regional stability.*“³⁴⁵ Der Zusammenhang zu den Akteuren VR China und Indien wird offensichtlich, wenn man berücksichtigt, dass beide ihre kontinuierlich wachsende wirtschaftliche Stärke als Basis von Seemacht einzusetzen vermögen. Das bereits angesprochene zunehmend offensivere Verhalten der VR China und tendenziell offensiver werdende indische Gegenreaktionen, Stichwort *Act East Policy*, sind Indizien für neorealistische Tendenzen in ihren außen- und sicherheitspolitischen Ansätzen. Nicht unwesentlich dabei ist, dass beide Nationen in zunehmenden Ausmaß über die Fähigkeiten und Mittel, die *means* verfügen „(...) *alle oder*

³⁴² Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 180.

³⁴³ Ebd. S. 415.

³⁴⁴ Ebd. S. 361.

³⁴⁵ DOD Dictionary of Military and Associated Terms, US Army Field Manual 100- 10 1 Theater Distribution, <https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/100-10-1/ch1.htm> (20 11 2022).

einige Elemente seiner nationalen Macht – politische, wirtschaftliche, informationstechnische oder militärische Kräfteprojektion durchzuführen.“³⁴⁶ Die Mittel, welche dies ermöglichen, sind auf beiden Seiten im Zulauf bzw. vorhanden. Im navalen Spektrum sind dies Trägerkampfgruppen, also Flugzeugträger und ihrer Begleitschiffe, sowie das beiderseitige Bestreben über navale Logistikbasen zu verfügen, um „...schnelle und effektive Kräfte an weit entfernten Einsatzorten einsetzen zu können, um auf Krisen zu reagieren, um abzuschrecken und regionale Stabilität durchzusetzen.“³⁴⁷

Der Realismus			
	Klassischer Realismus	Defensiver Neorealismus	Offensiver Neorealismus
System der IB	anarchisch	System der IB ist ein Selbsthilfesystem	
Charakteristika	Zustand permanenter Unsicherheit + Fehlen jeglichen Vertrauens		
Macht	Machtmaximierung-ultimativ Hegemon	Erhalt des Status quo	Machtmaximierung- regionale Hegemonie
		Balance of Power Theorie	„Great Power Politics“
Grund für Machstreben	Anthropologie des Menschen	Staaten streben nach Sicherheit	Zugewinn an Einfluss sichert das eigene Überleben, die territoriale Integrität und nationale Autonomie.
Akteure	rational	Uniform, homogen rationale Akteure Black box – innere Verfasstheit ohne Bedeutung	Staaten sind rationale Akteure, internationale Organisationen sind den Interessen der Nationalstaaten untergeordnet.
Vertreter	Morgenthau	Waltz	Mearsheimer

Abb. 5 Fact Box Realismus³⁴⁸

Im neorealistischen Sinn wäre die Fähigkeit zur *Power Projektion* ein weiteres Indiz für eine deutlich offensivere Auslegung. Dies bringt letztlich andere, nicht der Region verortete Akteure, wie die USA, auf den Plan. Diese sind im Sinne des Neorealismus als derzeitiger maritimer Hegemon anzusprechen und greifen als *Offshore Balancer* in die sensible Mächtekonstellation der indopazifischen Region ein. Mearsheimer versteht unter einem

³⁴⁶ DOD Dictionary of Military and Associated Terms, US Army Field Manual 100- 10 1 Theater Distribution, <https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/100-10-1/ch1.htm> (20 11 2022).

³⁴⁷ DOD Dictionary of Military and Associated Terms, US Army Field Manual 100- 10 1 Theater Distribution, <https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/100-10-1/ch1.htm> (20 11 2022).

³⁴⁸ Abb.5: Fact Box Realismus: Layout, Grafik und Text Autor, 2022.

Offshore Balancer einen durch die Meere vor direkten – terrestrischen Angriffen, geschützten Staat. Aufgrund dieser geographisch vorteilhaften Position verfügt dieser Staat über die Möglichkeit sich international zurückzuhalten. Er hat daher die Option, die Machtansprüche der anderen Akteure so auszubalancieren, dass keine dominierende, seine eigenen Interessen gefährdende Macht entstehen kann.³⁴⁹ Erst wenn es, als Folge einer Machtverschiebung, einen anderen Akteur gelingt, ein Übergewicht zu erreichen und damit sein eigener (Macht-) Status direkt bedroht wird, muss er aktiv eingreifen.³⁵⁰ Als klassisches Beispiel für einen *Offshore Balancer* führt Mearsheimer Großbritannien, als aktuelles die USA an.

3.2 Die Interdependenztheorie

Die Interdependenztheorie³⁵¹ ist eine politikwissenschaftliche Theorie der Internationalen Beziehungen.³⁵² Sie beschreibt die wechselseitige Abhängigkeit von Staaten/Akteuren gegenüber anderen Staaten/Akteuren im internationalen System. Die Interdependenztheorie gilt als Vorläuferin der Regimetheorie³⁵³ und ist mit dieser in den neoliberaleren Institutionalismus³⁵⁴ eingegangen. Hierzu Prof. Heinz Gärtner: „*Regime theory is part of Institutionalism.*“³⁵⁵

3.2.1 Hintergrund und Entwicklung

Ebenso wie der Neorealismus stellen die Interdependenztheorie und der neoliberale Institutionalismus eine Reaktion auf die weltpolitischen Umwälzungen der 1970er-Jahre, unter anderem den ersten Ölschock und die darauffolgende Währungskrise, dar. Der neoliberale Institutionalismus, entwickelt durch Robert Axelrod und Robert Owen Keohane, versteht sich als Erklärungsansatz für internationale Kooperationsmuster. Die parallel dazu ebenfalls durch Robert O. Keohane und Joseph Samuel Nye entworfenen Interdependenztheorie versucht mittels empirisch-analytischer Methoden, die wechselseitigen Interdependenzen im System der Internationalen Beziehungen zu erklären.

³⁴⁹ Vgl. John Mearsheimer, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 236ff.

³⁵⁰ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 225.

³⁵¹ Der Begriff Interdependenz bedeutet wechselseitige Abhängigkeit.

³⁵² Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 323.

³⁵³ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 248.

³⁵⁴ Vgl. ebd. S. 172.

³⁵⁵ Gärtner, Heinz, Universität Wien, Lehrveranstaltung Theory and its Operationalization, 11.03.2023, 1043 Uhr.

1977 legten Keohane und Nye ihren politikwissenschaftlichen Ansatz im Buch „*Power and Interdependence: World Politics in Transition*“³⁵⁶ dar. „*Together with Keohane he (Nye, Anm. d. Verf.) shaped the theory of Interdependence.*“³⁵⁷ Dabei war es ihre Absicht, mit dem Konzept der komplexen Interdependenz die vielfältigen damals im Entstehen begriffenen Beziehungen der Staaten, unter dem Eindruck der einsetzenden Globalisierung, zu beschreiben.³⁵⁸ Die Interdependenztheorie geht zunächst davon aus, dass die Vielschichtigkeit der Beziehungen und die durch die Globalisierung steigende Verflechtung von Staaten und Organisationen ihre wechselseitigen Abhängigkeiten erhöht. Aus dieser Annahme abgeleitet sieht die Interdependenztheorie, im Gegensatz zum Neorealismus, es als wahrscheinlich an, dass so das Entstehen von Konflikten aufgrund der damit zwangsläufig zu erwartenden, vor allem wirtschaftlichen Schäden stetig abnehmen wird.³⁵⁹ „*Interdependence could reduce the likelihood of war.*“³⁶⁰ Damit führt sie die Thesen des Briten Norman Angell³⁶¹ in Teilen weiter. In seinem 1910 publizierten Buch „*The Great Illusion*“ stellte Angell zunächst fest, dass die damaligen Industriegesellschaften³⁶² in einem nie vorher dagewesenen Ausmaß wirtschaftlich vernetzt seien. Angell hierzu: „*(...) because of the internationalization and the delicate interdependence of our credit-built finance and industry (...)*“³⁶³ Aus den sich daraus ergebenden wechselseitigen Abhängigkeiten folgte er, dass ein Krieg zwischen diesen zwar möglich, aber sinnlos sei, weil alle Beteiligten nur verlieren könnten.³⁶⁴ Vor allem aufgrund des kurz nach der Veröffentlichung seines Buches ausgebrochenen 1. Weltkrieges und der darauffolgenden Entwicklung hin zu totalitären Staaten wurde Angells Theorie zu Unrecht als idealistisch, ja pazifistisch kritisiert. Vor allem von realistischen Kritiker_innen wurde ihm unterstellt, dass er einen Krieg ausschließen würde. Genau das tat Angell jedoch nicht, er bezweifelte nur dessen Sinnhaftigkeit. „*It is a physical and economic impossibility*

³⁵⁶ Keohane, Robert O., *Power and Interdependence: World Politics in Transition*, 1977.

³⁵⁷ Gärtner, Heinz, Universität Wien, Vorlesung Theory and its Operationalization, 11.03.2023, 1044 Uhr.

³⁵⁸ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 175.

³⁵⁹ Vgl. ebd. S. 174.

³⁶⁰ Gärtner, Heinz, Universität Wien, Vorlesung Theory and its Operationalization, 11.03.2023, 1047 Uhr.

³⁶¹ Sir Ralph Norman Angell (* 26. Dezember 1874 in Holbeach, † 7. Oktober 1967 in Croydon) britischer Schriftsteller und Publizist. Als Mitglied der Exekutivkommission des Völkerbundes wurde er 1933 mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichnet. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Norman_Angell (24.11.2022)

³⁶² Darunter verstand Angell die führenden Industrienationen der Welt also die USA, Großbritannien, das Deutsche Reich, Frankreich und das zaristische Russland. Vgl. Angell, Norman, *The Great Illusion*, 2015, S. 52.

³⁶³ Angell, Norman, *The Great Illusion*, 2015, S. 28.

³⁶⁴ Vgl. Gärtner, Heinz, *Internationale Sicherheit und Frieden*, 2018, S. 175.

to capture the external or carrying trade of another nation by military conquest.”³⁶⁵

Letztlich aber legte Angell mit seinen Überlegungen die Basis für die Entwicklung der Interdependenztheorie.³⁶⁶

3.2.2 Joseph Samuel Nye und Robert Owen Keohane

Geboren am 19. Jänner 1937 in South Orange, New Jersey, ist Joseph S. Nye ein US-amerikanischer Politologe und Politiker.³⁶⁷ Nye schloss 1958 sein Bachelorstudium ab und studierte in Folge in Oxford, Großbritannien, Politikwissenschaft, Philosophie und Ökonomie bevor er in Harvard, Massachusetts, zum Doktor promovierte. Ebenso wie sein Freund Robert Keohane lehrte er in den folgenden Jahren an unterschiedlichen nationalen und internationalen Bildungseinrichtungen und Universitäten, so unter anderem in Großbritannien, Kanada und der Schweiz. Politisch war Nye in der Administration Präsident Ronald Reagans zunächst Vorsitzender des *National Intelligence Councils* und von 1994 bis 1995 stellvertretender Verteidigungsminister. Nye unterstützt und fördert wissenschaftliche Einrichtungen und Institutionen und hält die Ehrendoktorwürde der Universität von St. Gallen, Schweiz, sowie seit 2010 jene der Keio Universität in Japan. In seinem 1990 publizierten Buch *„Bound To Lead: The changing Nature of American Power“* definiert er erstmals seinen Begriff der „*Soft Power*“ als kulturelle und politische Attraktivität und damit als den dritten Machtfaktor eines Akteurs, neben wirtschaftlicher und militärischer Macht³⁶⁸

Der amerikanische Politikwissenschaftler Robert O. Keohane wurde am 3. Oktober 1941 in Chicago, Illinois, geboren.³⁶⁹ Er fokussierte in seinem Studium auf den Bereich der Internationalen Beziehungen. Nach seiner mit Auszeichnung abgeschlossenen Ausbildung setzte Keohane sein Studium in Harvard, Massachusetts, fort, wo er 1964 ein Master Degree erlangte und 1966 sein Doktorat mit Auszeichnung abschloss. Er lehrte an unterschiedlichen US-amerikanischen Bildungseinrichtungen und Universitäten. Gemeinsam mit seinem Kollegen und Freund Joseph Nye gilt er als Begründer und wesentlichster Vertreter der Interdependenztheorie. Keohane wurde für sein

³⁶⁵ Angell, Norman, *The Great Illusion*, 2015, S. 29.

³⁶⁶ Vgl. Fettweis, Christopher J., *Revitising Mackinder and Angell: The Obsolence of Great Power Geopolitics*, S.7.

³⁶⁷ Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 11, 1997, S. 147.

³⁶⁸ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Nye (19.11.2022).

³⁶⁹ Vgl. Bertelsmann, *Der Brockhaus*, Band 7, 1997, S. 382.

wissenschaftliches Wirken oftmals ausgezeichnet, unter anderem 1989 mit dem Grawemayer Award.³⁷⁰

3.2.3 Wesentliche Aussagen der Interdependenztheorie

Das Konzept der Interdependenz versteht die Welt mit drei Charakteristika. Erstens mit den vielfältigen Wechselwirkungen von Gesellschaften (*world society*) und von Akteuren, die auch, aber nicht nur Nationalstaaten sind, zweitens mit einer Diversität von Themen und drittens mit der Bedrohungen und Gewaltanwendung und deren Mitigation durch Akteure die interdependent verbunden sind.³⁷¹ Keohane und Nye bezeichnen Interdependenz als eine „(...) *Verschränkung politischer, wissenschaftlicher, sozialer und kultureller Prozesse und ein Verhältnis zwischen sozialen Akteuren* (...)“.³⁷² Sie identifizieren den Stellenwert von Macht als einen wesentlichen, ja treibenden Faktor in den Internationalen Beziehungen. Ebenso wie die neorealistische Denkschule anerkennt der interdependenztheoretische Ansatz die Verwundbarkeit von Staaten/Akteuren innerhalb des von ihm, im Vergleich zum Realismus, etwas differenziert wahrgenommenen anarchischen internationalen politischen Systems. „*Anarchy means without government, but it does not necessarily mean chaos or total disorder.*“³⁷³ Die wesentlichen Aussagen der Interdependenztheorie sind³⁷⁴:

- Staaten/Akteure stehen in permanenter, wechselseitiger Abhängigkeit zueinander. Damit einhergehend ist eine immanente Verletzlichkeit dieser gegeben.
- Grundlage dieser Abhängigkeit/Verletzlichkeit ist die stetig komplexer werdende globale Vernetzung der Internationalen Beziehungen und der Weltwirtschaft.
- Die Macht des einzelnen Akteurs wird dabei insofern relativiert, als diese im Verhältnis zu seiner Fähigkeit gesetzt wird, andere Akteure in seinem Sinne zu beeinflussen. Dazu Nye: „*Power is the ability to affect others to get the outcomes you want, and that can be done by coercion, payment or attraction.*“³⁷⁵

³⁷⁰ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Robert_O._Keohane (24 11 2022).

³⁷¹ Vgl. Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 174.

³⁷² Pankratz, Thomas, Politologie und Soziologie, 2012, S. 323.

³⁷³ <https://beruhmte-zitate.de/autoren/joseph-nye/> (24 11 2022).

³⁷⁴ Vgl. Gärtner, Heinz, Internationale Sicherheit und Frieden, 2018, S. 175.

³⁷⁵ <https://www.azquotes.com/quote/851943> (17 11 2022).

- Triebfeder dieser Entwicklung ist die nicht an Staatsgrenzen gebundene, supranationale, global agierende und sich stetig enger vernetzende Wirtschaft. Damit trägt die Interdependenztheorie jener Entwicklung Rechnung, die im 21. Jahrhundert als Globalisierung bekannt wurde.
- Aus dieser Abhängigkeit und Verletzlichkeit der Akteure „*Vulnerability – Interdependence*“³⁷⁶ erwächst die Notwendigkeit einer vermehrten internationalen Steuerung. Ziel jedes Akteurs muss es darüber hinaus sein, seine Verletzlichkeit zu minimieren. In letzter Konsequenz geht es auch darum, die gesamtstaatlichen Kosten der Abhängigkeit zu reduzieren und damit die eigene Autarkie und Handlungsfähigkeit zu erhöhen. „*The extent of these costs and the political willingness to bear them would be the measure of vulnerability.*“³⁷⁷
- Außen- und Innenpolitik eines Akteurs werden ebenso ganzheitlich betrachtet wie „*High Politics*“ (Diplomatie, Sicherheitspolitik) und „*Low Politics*“ (Wirtschafts-, Währungs- und Kulturpolitik).³⁷⁸

3.2.4 Abgrenzung und Kritik an der Interdependenztheorie

Die Interdependenztheorie grenzt sich wesentlich gegenüber dem Realismus ab. Vor allem die neorealistische Hervorhebung des Nationalstaates als wichtigster Akteur im System der Internationalen Beziehungen wird eine klare Absage erteilt. Ein weiterer Unterscheidungspunkt ist die Anerkennung der Bedeutung und des Einflusses der inneren Verfasstheit eines Staates für die Ausgestaltung seiner Außen- und Sicherheitspolitik. Damit wird das *Black Box*³⁷⁹ Modell der Realist_innen abgelehnt. Ebenso unterscheidet sich ein wesentliches Ziel des interdependenten Ansatzes, das Identifizieren von Optionen und Bedingungen internationaler Kooperation „(...) zur *Optimierung paralleler Interessen* (...)“³⁸⁰ wesentlich vom Nationalstaat zentrierten Zugang des Realismus. Der Dreh- und Angelpunkt der Interdependenztheorie ist die wechselseitige Abhängigkeit. Sie sieht die Macht eines Akteurs im Verhältnis zur Macht anderer Akteure im System. Damit wird

³⁷⁶ Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 326.

³⁷⁷ Keohane, Robert, Nye Joseph, *Power and Interdependence*, 2011, S. 12.

³⁷⁸ Ebd., S. 324.

³⁷⁹ Unter der Black Box Theorie wird ein gedankliches Konstrukt verstanden, dass dabei helfen soll System und Vorgänge als Ganzes zu erfassen. Kenntnisse über Zustände innerhalb einer Black Box werden weggelassen und sind für die weitere Beurteilung nicht relevant. Es zählen lediglich die In- und Outputs. onma.de/online-marketing-lexikon/black-box-model/ (24.11.2022).

³⁸⁰ Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 325.

Macht auch als das Vermögen eines Akteurs, andere Akteure in seinem Sinne zu beeinflussen, verstanden. Dadurch und aufgrund der Ablehnung der realistischen These des geopolitischen Nullsummenspiels von Akteuren um Macht und Einfluss grenzt sie sich markant vom realistischen Machtverständnis ab. Nye hierzu: „*As we think of power in the 21st century, we want to get away from the idea that power's always zero sum — my gain is your loss and vice versa. Power can also be positive sum, where your gain can be my gain.*“³⁸¹ Kritiker der Theorie sehen vor allem die steigende und damit zunehmend unüberschaubar werdende Anzahl von Akteuren als nicht zur Gänze durch den interdependenten Ansatz erfassbar. Ebenso wird die Annahme kritisiert, dass zunehmende Vernetzung und Interaktion von Akteuren das Risiko gewaltsamer Auseinandersetzungen reduziert. Vor allem Realisten sehen sich in der Vielzahl von bewaffneten Konflikten und Kriegen, wie auch jenen 2022 in der Ukraine, in dieser Kritik massiv bestätigt.

3.2.5 Die Interdependenztheorie im maritimen Kontext

Der Zusammenhang zum maritimen Kontext dieser Arbeit besteht zunächst darin, dass der „*Power as control over outcomes*“ Ansatz auch für kleine Staaten die Möglichkeit sieht, Einfluss auszuüben.³⁸² Essenziell dafür ist, dass sie über entsprechende Ressourcen zur Machtausübung verfügen. Die geostrategisch extrem sensible Lage Indonesiens, Malaysias und Singapurs, direkt an einer der wichtigsten Meeresengen der Welt, der Straße von Malakka, gibt ihnen, vor allem in krisenhaften Zeiten, eine überregionale Einflussmöglichkeit. Diese Handlungsoption verdichtet sich, wenn man sich vergegenwärtigt, welche Bedeutung diese für Ostasien im Allgemeinen sowie für die VR China und die Umsetzung ihrer *MSRI* im Speziellen hat. Gerade die beschriebene *Vulnerability* – Interdependenz ist für die Implikationen der chinesischen maritimen Ambitionen und somit auch der *MSRI* von besonderer Relevanz. Im Bezug auf wirtschaftliche Potenz, konkret den Seehandel, kommt dem Hafen des Stadtstaates Singapur eine globale Bedeutung und somit eine entsprechende Gewichtung zu. Ebenso wichtig ist die Tatsache, dass alle drei Akteure über bedeutende maritime Industrien verfügen. Letztlich besitzen sie, durch ihre Mitgliedschaft in der *ASEAN* ein weiteres Vehikel zur Wahrnehmung ihrer nationalen Interessen. Gerade mit den internationalen

³⁸¹ https://www.azquotes.com/author/20758-Joseph_Nye (13.12.2022).

³⁸² Vgl. Filzmaier, Peter, Gewessler, Leonore, Höll, Otmar, Internationale Politik, Skriptum Politische Bildung, 2002, S. 52ff.

Wirtschaftsbeziehungen beschäftigt sich der interdependente Ansatz.³⁸³ Im der *Review of Maritime Transport 2020* heißt es hierzu: „*Maritime Transport remains pivotal in an interdependent world.*“³⁸⁴ Letztlich lässt sich feststellen, dass durch die verbindende Offenheit der Meere der Seehandel ein entscheidender Faktor in einer sich ständig weiter vernetzenden globalisierten Welt ist. Die bereits getroffene Feststellung der mannigfaltigen bi- und multinationalen Vernetzungen und wechselseitigen ökonomischen Abhängigkeiten, aber auch die vorhandenen Interessensgegensätze werden hier im Zusammenhang mit der forschungsleitenden Frage zu prüfen sein. Seemacht als ein mögliches Vehikel der Interdependenz?

3.2.6 Interdependenz und *Interconnectedness*

Im beginnenden 21. Jahrhundert scheint die rasant steigende wirtschaftliche und informationstechnische Vernetzung der Nationen und Machtblöcke einen wesentlichen Niederschlag auf die Interdependenztheorie zu haben. Mit steigender, multipler *Interconnectedness* wird die enorm ansteigende, wechselseitige Abhängigkeit der Akteure junktimiert. Diese Wechselwirkung – Interdependenz bewirkt, so lautet die These, dass die Gefahr von militärischen Konflikten aufgrund der zu erwartenden Verluste auf allen Seiten, auch auf jener des Aggressors, zu einer deutlichen Abnahme der Gefahr kriegesischer Auseinandersetzungen führen wird. Der im Rahmen der Interdependenztheorie entwickelte „*Sensitivity* Interdependenz“ Ansatz besagt, dass Akteure aufgrund der steigenden Vernetzung und der steigenden Dichte der wechselseitigen Interdependenzen zunehmend empfindlicher – sensitiver für Ereignisse werden, welche in anderen Staaten/Akteuren passieren.³⁸⁵ Der Zusammenhang mit der *MSRI* wird deutlich, wenn man ihre Infrastrukturprojekte betrachtet. „*In the BRI, the interconnection is embodied by interconnected infrastructures among the IEs* (Anm. des Verf: *Independent Economies.*) *in the BRI.*“³⁸⁶ Maritime Konnektivität als ein Mittel einer breitangelegten wirtschaftspolitischen Strategie? Dies erscheint geradezu zwingend geboten und verleiht der *MSRI* eine ökonomische und geostrategische Komponente. „*Connectivity, including infrastructure, projects have long been recognised as an integral element of global political*

³⁸³ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 324

³⁸⁴ *Review of Maritime Transport 2020*, 2020, S. 28.

³⁸⁵ Vgl. Pankratz, Thomas, *Politologie und Soziologie*, 2012, S. 325.

³⁸⁶ Zhi-Hua Hu (2020), *Data-Driven Analytics for China's Overseas Construction Projects in the Contexts of the Maritime Silk Road and Global Maritime Network*, S. 1.

and economic change as well as a reflection of new political and economic realities.”³⁸⁷

Die angenommene Dualität der MSRI ist in dieser Betrachtung schlüssig nachvollziehbar.

3.3 Contradictory Evidence – Neorealismus – Interdependenztheorie

	Offensiver Neorealismus	Warum anzuwenden?	Interdependenztheorie	Warum anzuwenden?	Contradictory Evidence
System der IB	Anarchisch - System der IB ist ein Selbsthilfesystem	Ja , weil zwei Akteure Großmacht-tendenzen haben	Welt mit drei Charakteristika- Wechselwirkung von Gesellschaften (<i>World Society</i>)	Ja , weil ASEAN Akteure liegen am Schnittpunkt maritimer Engstellen	Für kleinere Staaten muss es Alternativen zu Hegemonial - streben geben!
Charakter	Permanente Unsicherheit, Fehlen jeglichen Vertrauens	Ja , gilt für alle Akteure im System der IB	Unsicherheit wird anerkannt aber durch Kooperation wird Sicherheit erhöht	Ja , Globalisierung > Verflechtung von Staaten und Organisationen	Wechselseitige Abhängigkeiten erhöhen sich.
Staaten & Akteure Außenpolitik	Stehen im Zentrum, sind die essentiellen Akteure	Ja , da alle fünf Akteure Nationalstaaten sind.	Staaten/Akteure stehen in permanenter, wechselseitiger Abhängigkeit zueinander. Damit einhergehend ist eine immanente Verletzlichkeit!	Ja , alle fünf Akteure sind vielschichtig verbunden und zunehmend abhängig – Ökonomie und Geographie (Meerengen)	<i>Interconnectedness</i> bewirkt auch Interdependenz — weil MSRI = vor allem Ökonomie!
Staaten & Akteure Innenpolitik	Innere Verfasstheit und Staatsform unerheblich – <i>Black Box</i>	Nein! Innere Entwicklung > Stabilität beeinflusst äußere Entwicklung	Außen- und Innenpolitik werden ganzheitlich betrachtet!	Ja , weil VRC, IND, INS und MYS sind multiethnische, - religiöse, - kulturelle Akteure	Innere Verfasstheit hat Einfluss auf Außenpolitik eines Staates.
Macht	Macht-maximierung und regionale Hegemonie <i>Great Power Politics</i> Betonung von <i>Hard Power</i> (Militär und Ökonomie)	Ja , weil VRC & IND streben nach Großmacht-status (global/regional) Nein: da IDN, MYS und SGP dazu nicht die Ressourcen besitzen	Macht des einzelnen Akteurs wird relativiert Ursache: supranationale global agierende Wirtschaft – <i>Soft Power</i> - Fähigkeit anderer zu beeinflussen	Ja , da VRC und IND sind interdependent und verletzlich (Ressourcen, SLOC, Energie...) Ja , da IDN, MYS und SGP multinational, vernetzt und interdependent!	Interdependenz sinnvolle Ergänzung = Gesamtbild! <i>Hard Power</i> und <i>Soft Power</i> sind <i>Tools</i> der Außen- und Sicherheitspolitik, daher Klärung MSRI = <i>Smart Power</i> ?

Abb. 6: Contradictory Evidence – Neorealismus - Interdependenztheorie³⁸⁸

³⁸⁷ Blanchard, Jean-Marc F., The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative, 2017, S.223. Vgl.: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503?src=recsys> (25.01.2023).

³⁸⁸ Abb.6: Layout, Graphik und Quellen: Autor, Kapitel 2, 2020 - 2022

Mit der Beantwortung der zentralen Forschungsfrage sind staatliche Akteure, ihre wechselseitigen Abhängigkeiten und Vernetztheit, aber auch ihre nationalen Interessen und geopolitischen Handlungsstränge im Mittelpunkt. Die als Tabelle ausgeführte Abbildung sechs hat die Absicht, die beiden gewählten Theorien der Internationalen Beziehungen sich zunächst gegenüberzustellen um in Folge vordergründige *Contradictory Evidence* – Widersprüchliche Aussagen - Ergänzungen zu identifizieren. Die angenommene Dualität der *MSRI* sowie das Spannungsfeld von *Interconnectedness* und *Power Projection* begründet die Vorgangsweise zwei Theorien die sich wechselseitig ergänzen anzuwenden. Diese tragen dazu bei ein umfassendes, holistisches Bild der *MSRI* zu zeichnen und letztlich die Frage der Ausrichtung im Rahmen der Internationalen Beziehungen zu beantworten.

3.4 Conclusio II

Im ersten Kapitel wurden grundlegende geographische Parameter extrahiert und festgestellt, dass diese ganz wesentlich die Ausrichtung der hier im Mittelpunkt stehenden Akteure bestimmen. In diesem Kapitel werden diese Faktoren um das System der Internationalen Beziehungen erweitert. Dazu sind folgende Punkte festzuhalten.

1. Alle Akteure sind Nationalstaaten und haben sich im anarchischen System der Internationalen Beziehungen zurechtzufinden. Da sie diesem System nicht entkommen können, bildet es, ähnlich der Geographie eine Konstante.
2. Alle Akteure können und müssen versuchen, die Ausformung dieses anarchischen Systems zu ihren Gunsten zu beeinflussen. In welchem Ausmaß dies möglich ist, hängt wesentlich von a) ihren vielfältigen wechselseitigen Beziehungen und Vernetzungen – *Interconnectedness*, ihren Abhängigkeiten und Verwundbarkeiten – Interdependenz, aber auch b) der Fähigkeit zur Durchsetzung ihrer nationalen Interessen im weiteren geostrategischen Umfeld – *Power Projection*, ab.
3. Aus der Abwägung der zu wählenden Vorgangsweise oder einer Kombination dieser, ergibt sich ein Spannungsfeld, in welchem sich der Akteur zu bewegen hat.
4. Ob und in welcher Qualität der Akteur imstande ist, einen möglichst optimalen Handlungsstrang zu applizieren, hängt von einer Vielzahl von inneren und äußeren Faktoren ab.

5. In letzter Konsequenz bestimmt seine Verortung im System der Internationalen Beziehungen ganz wesentlich seine Überlebensfähigkeit.

Die beiden Eckpunkte Geographie und System der Internationalen Beziehungen bilden somit jenen Rahmen, innerhalb dessen sich die Analyse der Akteure bewegt. Die Beantwortung der Forschungsfrage, ob der maritime Ansatz der VR China im Allgemeinen sowie der MSRI im Speziellen als Indikator für einen, den Prinzipien des Realismus folgenden, *Power Projection* forcierenden Kurs zu bewerten sei oder dieser eine Fortführung der bisherigen, defensiven maritimen Ausrichtung Chinas im Sinne der Interdependenz - *Interconnectedness*, darstellt, kann noch nicht zur Gänze vorgenommen werden. Eine erste Einschätzung ist aufgrund der bislang gewonnenen Erkenntnisse jedoch bereits möglich:

1. Die grundsätzliche Ausrichtung im Rahmen der Internationalen Beziehungen ist für die VR China, aufgrund ihrer kontinentalen und maritimen - geographischen Abhängigkeiten, eindeutig als interdependent anzusprechen. Doch gerade im Falle Chinas treten, einhergehend mit der rasanten wirtschaftlichen und militärischen Aufholjagd, neorealistische Tendenzen zutage. Chinas Verhalten im Südchinesischen Meer sei hier beispielhaft angeführt.
2. Im Falle Indiens ist ebenso eine grundsätzlich interdependente Ausrichtung anzunehmen. Diese ist zu begründen mit der geopolitisch kontinentalen Bindung Indiens, zugleich aber mit der ökonomischen Ausrichtung zur See hin. Ebenso wie die VR China, weist aber das außenpolitische Verhalten der Republik Indien in den letzten Jahren zunehmend neorealistischen Tendenzen auf. Da sich dieses Verhalten gegensätzlich zur VR China ausdrückt, ist beunruhigend und wird durch die Hinwendung der indischen Außen- und Sicherheitspolitik in die indopazifische Region manifestiert.
3. Im Falle Indonesiens, Malaysias und Singapurs ist aufgrund der ökonomischen Verbindungen und Anhängigkeiten, ihrer militärischen Leistungsfähigkeit und geopolitischen Voraussetzungen zunächst eindeutig eine interdependente Ausrichtung anzunehmen.

Aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen wird die weiterführende Analyse der Akteure eine endgültige Aussage über deren Handlungsmöglichkeiten und -präferenzen im Spannungsfeld von Interdependenz und Neorealismus ergeben.

4 KONSTELLATIONSANALYSE – DIE AKTEURE DER INDOPAZIFISCHEN REGION

Ziel dieses Kapitel ist, die Implikationen der Implementierung der MSRI auf die Entwicklung des Seehandels im Beobachtungszeitraum anhand ausgewählter Sektoren zu analysieren. Danach werden die fünf Akteure unter Anwendung von in vier Bereichen zusammengefassten geostrategischen Voraussetzungen auf ihr maritimes Potenzial im Kontext der Implementierung der MSRI, ihres möglichen *Dual Use* aufbereitet und analysiert. Zuletzt werden die geographischen und ökonomischen Voraussetzungen der indopazifischen Region für ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart analysiert und dargestellt.

Dazu wird

- a) eingangs eine ökonomische Betrachtung der Sektoren Seehandel, *Dry Bulk*, Öl und Gas, Containerhandel sowie maritimer Infrastruktur in der Zusammenschau mit der Implementierung der MSRI im Beobachtungszeitraum 2011 – 2020 durchgeführt.
- b) Im Anschluss daran werden die fünf Akteure unter Anwendung der im ersten Kapitel explorierten Parameter Alfred T. Mahans auf ihre maritimen Voraussetzungen und das sich daraus ergebende Potenzial der indopazifischen Region als ein mögliches maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart deskriptiv – analytisch aufbereitet.
- c) Dabei werden nach einem stringenten Muster die vier Bereiche, maritime Geographie, Humanfaktoren sowie Wirtschaft Energie und Ressourcen mit insgesamt 34 Parametern angesprochen und bewertet, wobei das Schwergewicht, den Auswirkungen der MSRI Rechnung tragend, bei maritimer Infrastruktur, Häfen und deren Anbindungen, maritime Handelsströme und *SLOC* und der Frage nach Ressourcen- und Energiesicherheit liegt.
- d) Damit wird dem Umstand einer stetig steigenden Vernetzung – *Interconnectedness*, der Volkswirtschaften und ihrer wechselseitigen Abhängigkeiten – Interdependenz, Rechnung getragen. Gemeinsam ist allen Abschnitten, dass diese stets in den Kontext der chinesischen Ambitionen und der MSRI gesetzt werden.

Zweck ist es, zunächst die ökonomischen Beweggründe und Imperative, aber auch die Implikationen der chinesischen Initiative über den gesamten Beobachtungszeitraum

schlüssig nachvollziehbar und kausal begründbar darzulegen. Danach werden die unterschiedlichen und vielfältigen Voraussetzungen für Seemacht sowie das prinzipielle Potenzial zur Entwicklung dieser fokussiert auf die fünf Akteure als Basis für die Entwicklung ihrer strategischen Ansätze und Handlungsoptionen im Kontext der *MSRI* und der indopazifischen Region kausal nachvollziehbar gemacht.

4.1 Die *MSRI* – Ökonomie

Um die *MSRI* im Kontext der Entwicklungen im Zeitraum 2011 – 2020 einordnen zu können, ist es notwendig, auf den bereits im ersten Kapitel angesprochenen Ausgangspunkt, die globale Finanzkrise 2008, zu referenzieren.³⁸⁹ Diese löste einen massiven und nachhaltigen Einbruch in der weltweiten maritimen Industrie aus. Sie hinterließ ihre Spuren weit in die 2010er-Jahre hinein und führte zu einer Reihe von Initiativen und Entwicklungen. Eine davon war die *MSRI*. Während in den Jahren vor der Krise die jährliche Wachstumsrate des Seehandels immer über vier Prozent lag, brach sie danach massiv ein.³⁹⁰ Die folgenden Diagramme referenzieren daher immer auf das Jahr der Finanzkrise, 2008 (gelbe Markierung) und stellen die Entwicklungen im jeweiligen Bereich über den Beobachtungszeitraum (rote Markierung) graphisch in den Farben Gelb, Grün, Orange und Blau dar.

4.1.1 Maritime Entwicklungen – Globaler Seehandel und Welthandelsflotte

Globaler Seehandel und Welthandelsflotte

Abbildung sieben zeigt den Einbruch im globalen Seehandel als Folge der Finanzkrise und die darauf folgende Erholung des Marktes. Der in den Jahren 2003 – 2007 aufgrund des Wirtschaftsbooms aufgebaute Überhang an Schiffsbestellungen – Neubauten (grün) treten kontinuierlich zur Flotte. Gleichzeitig bleibt aber der Weltseehandel (orange) ebenso konstant unter dem Prozentsatz der neu zulaufenden Schiffe.

Als Folge dieser Entwicklung waren die seefahrenden Nationen gezwungen, ihre Flotten zu rationalisieren. Dies führte, gemeinsam mit dem durch den *Boom* beschleunigten

³⁸⁹ Vgl. Kapitel I, Pkt. 2.5.1.

³⁹⁰ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 45.

Bestreben nach Gewinnmaximierung, zu stetig an Tonnage größer werdenden Neubauten (blau) in allen Bereichen³⁹¹.

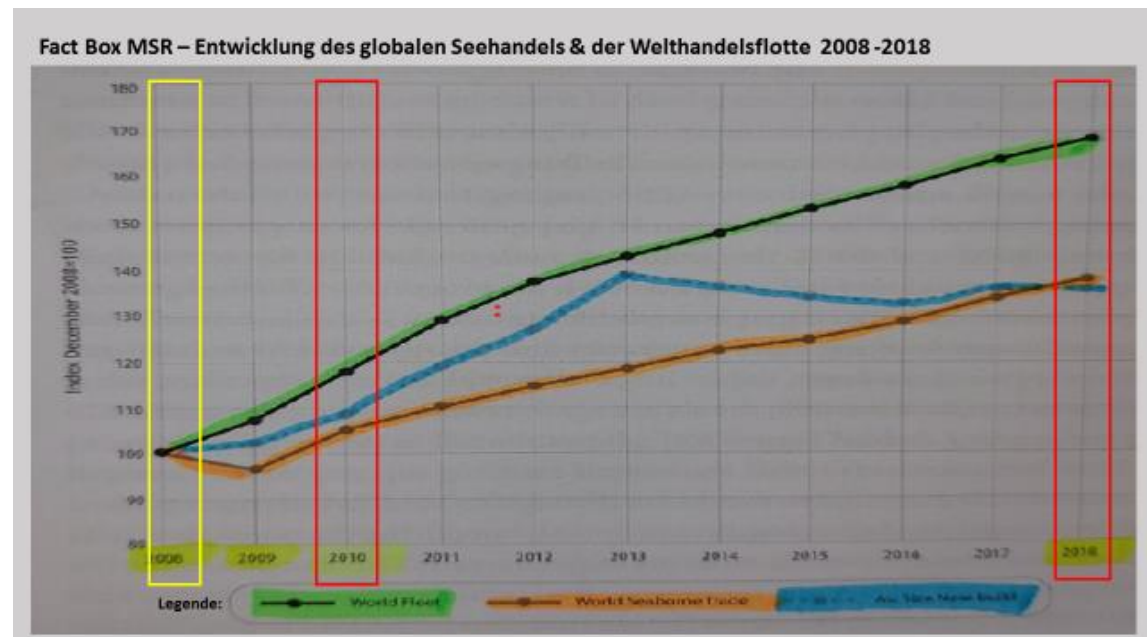


Abb. 7: Entwicklung des globalen Seehandels und der Welthandelsflotte 2008 -2018³⁹²

Markant ist diese Entwicklung in den Jahren 2012 -2013 zu beobachten. Die Neubauten der Panamax³⁹³ Klassen treten zur Flotte. In den folgenden Jahren flacht die Kurve der Durchschnittsgröße aufgrund der noch immer spürbaren Folgen der Finanzkrise merklich ab. Größere Transportkapazität bedeutet höhere Wirtschaftlichkeit, weil mehr Güter pro Fahrt, bei nahezu gleichbleibender Besatzung (Personalkosten), gleichbleibenden Hafengebühren und ebenso geringfügig wachsenden Betriebskosten (Schweröl) transportiert werden können. Diese Erkenntnis führte dazu, dass die Schiffsgrößen eklatant zunahmen. Mit den enorm gestiegenen Schiffsgrößen war es unumgänglich, wollte man konkurrenzfähig bleiben, die landgestützte Infrastruktur, die Häfen, entsprechend zu modernisieren und auszubauen. Damit sind zwei, ganz wesentliche Faktoren für die Implementierung der *MSRI*, der stetig wachsende Kostendruck im maritimen Sektor und der Konkurrenzdruck bei maritimer Infrastruktur, exploriert.

³⁹¹ Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 45.

³⁹² Abb.7: Bearbeitung: Autor, Quelle: Shipping and Shipbuilding Markets, Annual Review 2019, Vgl: https://www.brsbrokers.com/review_archieves.php. (04 01 2023) in Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 48.

³⁹³ Laumanns, Horst W., *Containerschiffe auf allen Weltmeeren – Typenkompass*, 2018, S. 13.

Die folgenden Aufschlüsselung des Seehandels in Sektoren folgt der Gliederung der Frachtschiffstypen. Es wird unterschieden zwischen Massengutfrachter (*Bulk carrier*) Tankschiffen (*Crude carrier*) Gastankern, *Liquid Natural Gas (LNG-)* Schiffen und Containerschiffen.³⁹⁴ Diese genannten Gruppen werden nach ihrer Fähigkeit die großen maritimen Engstellen – *Chokepoints*, den Suez-³⁹⁵ und Panamakanal³⁹⁶ sowie die Straße von Malakka zu passieren, klassifiziert. Demzufolge werden sie als Suezmax³⁹⁷, Panamax, Neo- oder Postpanamax³⁹⁸ und Malakkamax³⁹⁹ angesprochen.

4.1.2 Energie und Ressourcen – Dry Bulk Sektor

Unter dem Terminus *Dry Bulk* Sektor werden alle Güter, vor allem Rohstoffe verstanden, die in homogenen Zusammenstellungen, üblicherweise ein Gut pro Schiff, transportiert werden. *Dry Bulk* Güter sind beispielsweise Mineralien wie Eisenerze, Mangan, Nickel, Kohle, Lebensmittel wie Weizen oder Gerste und alle Arten von Chemikalien. Die Bedeutung für die Entwicklung der *MSRI* besteht darin, dass die Nachfrage nach Rohstoffen ein wesentlicher Indikator für die Wirtschaftsentwicklung ist.⁴⁰⁰ Daneben stellen beispielsweise Eisenerz und Kohle die Grundlage für den strategischen Stahlsektor der Schwerindustrie dar.⁴⁰¹

Eisenerz und Kohle im Vergleichszeitraum 2010 – 2020

Der Überhang an Transportkapazitäten hatte einen immensen Niederschlag in den zu erzielenden Renditen des maritimen Transportes. Der *Baltic Dry Index*, seit 1999 der

³⁹⁴ Laumanns, Horst W., Containerschiffe auf allen Weltmeeren – Typenkompass, 2018S. 14ff.

³⁹⁵ Der Suezkanal wurde 2009 grundlegend erweitert.

³⁹⁶ Der Panamakanal wurde 2016 erheblich erweitert.

³⁹⁷ Suezmax oder auch *Capesize* Schiffe haben eine maximale Breite von 50 Metern und einen maximalen Tiefgang von 20,10 Metern.

³⁹⁸ Panamax Schiffe haben eine maximale Länge von 305 Metern, eine Breite von 33,5 Metern. Dies entspricht einem Containerschiff mit einer Kapazität von 18.000 *TEU*. Neo- oder Postpanamax Schiffe haben folgende Abmessungen: 366 x 49 x 15,2 Meter (Länge x Breite x Tiefgang)

³⁹⁹ Als Malakkamax Schiffe werden *Very Large Crude Carriers (VLCC)* und Containerschiffe bezeichnet, die eine maximale Länge von 470 Metern, eine Breite von 58,8 Metern und einem Tiefgang von unter 25 Metern vollbeladen, aufweisen. Dies würde einem Containerschiff mit einer Kapazität von 30.000 *TEU* entsprechen. Die derzeit größten im Dienst befindlichen Containerschiffe haben eine Kapazität von 24.000 *TEU*'s und einen Tiefgang von 16,5 Metern.

⁴⁰⁰ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 46.

⁴⁰¹ Die EGKS war nicht umsonst die Keimzelle für die Entwicklung der EG und der heutigen EU. Durch die gemeinschaftliche Nutzung von Kohle und Stahl durch Frankreich, Deutschland und den BENELUX-Staaten, sollte einem einzelnen Nationalstaat die Grundlage für künftige Kriegsführung entzogen werden.

wesentliche Maßstab für die Entwicklungen der täglichen Charter Preise für *Dry Bulk* Schiffe aller Größenordnungen gibt dies anschaulich wieder.



Abb. 8: *Baltic Dry Index* 2008 - 2018⁴⁰²

Die Abbildung acht zeigt die Entwicklung des *Baltic Dry Index*. Markant ist abermals, die Auswirkung der Finanzkrise (gelb) und der damit verbundene markante Wirtschaftsabschwung. Die schleppende Erholung in den Jahren 2010 – 2019 erreichte niemals wieder das Vorkrisenniveau. Damit war auch im *Dry Bulk* Sektor ein enormer Kostendruck gegeben, um die auf dem Markt befindlichen Kapazitäten gewinnbringend zu nutzen. Diese Entwicklung des *Dry Bulk* Sektors unterstreicht das bereits genannte Argument für die Implementierung der *MSRI*. Steigende Nachfrage = höhere Transportkapazität = Bedarf an größeren Schiffen und höherer Leistungsfähigkeit der Häfen. Die Auswirkung der unterschiedlichen Strategien auf die Marktentwicklung zeigt die folgende Graphik, Abbildung neun. Der Anstieg des *Dry Bulk* Handelsvolumen (gelb) bleibt konstant unter den vorhandenen Flottengrößen (blau). Die Folge davon ist ein gestiegener Kostendruck sowohl auf die Reedereien als auch auf die Schiffswerften. Eine Maßnahme, die Einsparung von Schweröl durch eine Verlangsamung der Geschwindigkeit

⁴⁰² Abb.8: Bearbeitung: Autor, Quelle: https://transport-geography.org/?page_id=5619 (05 02 2022), in Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 47.

der Schiffe auf See, hatte aber auch eine längere Transportzeit und damit höhere Personalkosten zur Folge.

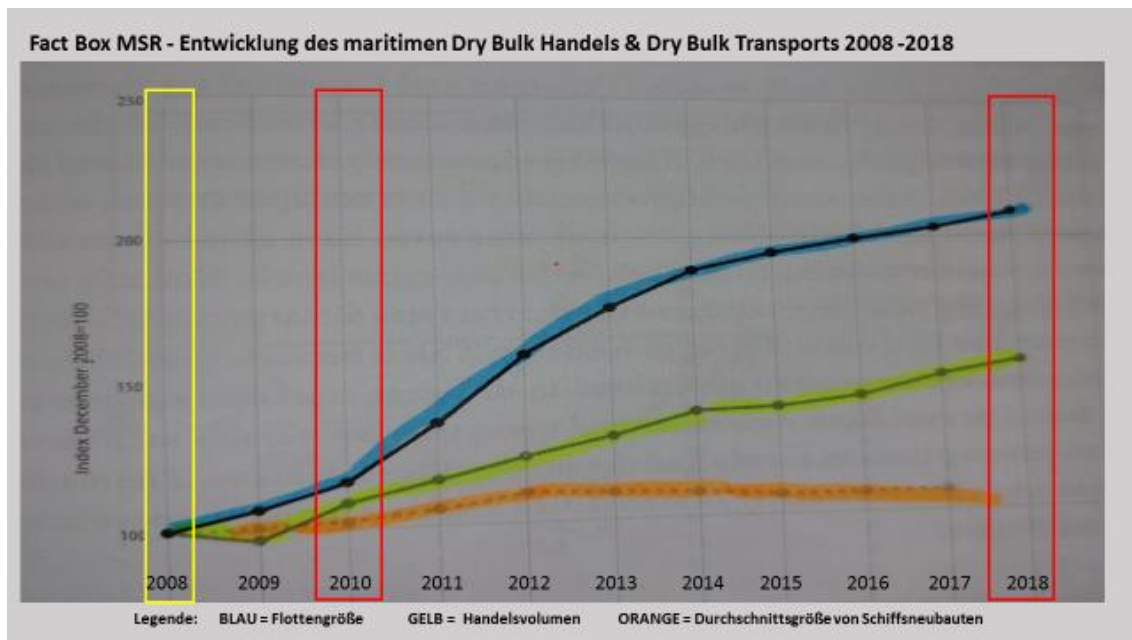


Abb. 9: Entwicklung des maritimen Dry Bulk Handels und Transports 2008 -2018⁴⁰³

Eine der für Reedereien möglichen und in Folge auch angewandten Strategien war daher, durch größere, zugleich aber wirtschaftlichere (weniger Treibstoffverbrauch, höhere Automatisierung), Neubauten (blau), sogenannte „*Capesize Bulk Carriers*“ den Seetransport wieder wirtschaftlicher zu machen.⁴⁰⁴ Durch die zulaufenden Neubauten und den Größenanwuchs nimmt der *Dry Bulk* Sektor nahezu die Hälfte des Zuwachses an Flottenvolumen der Welthandelsflotte ein. Diese abermalige, jedoch moderate Größensteigerung (orange) hatte direkte Konsequenzen auf die maritime Infrastruktur. Sie musste, wollte man konkurrenzfähig bleiben, massiv ausgebaut werden. Es bestand also akuter Handlungsbedarf. Die Entwicklungen auf dem *Dry Bulk* Sektor sind somit als ein weiterer Grund für die Implementierung der *MSRI* zu identifizieren.

⁴⁰³ Abb.9: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 46.

⁴⁰⁴ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 48.

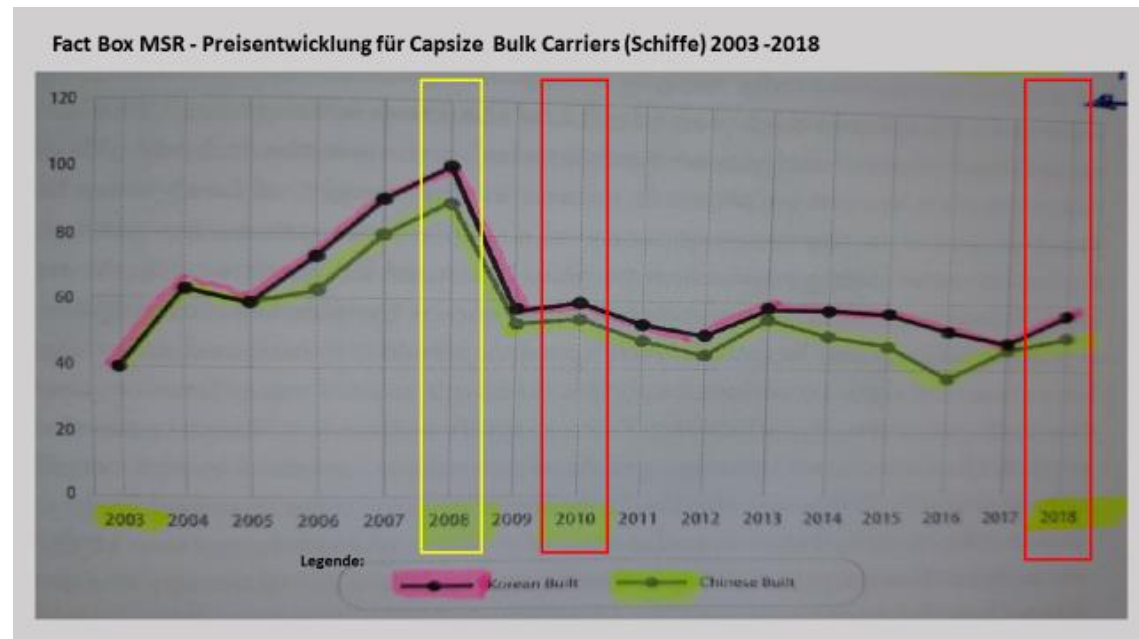


Abb. 10: Preisentwicklung *Capsize Bulk Carriers* 2003 - 2018⁴⁰⁵

Die durch den *Baltic Dry Index* beschriebene Entwicklung schlägt sich in den angewandten Strategien der Reedereien nieder. Die Platzierung einer moderaten Anzahl an Schiffsbestellungen hatte auch einen abermals gestiegenen Preisdruck auf die Werften zur Folge. Die Abbildung zehn zeigt dies. Mit dem wachsenden Preisdruck mussten auch die chinesischen Werften neue Strategien entwickeln. Eine davon war, durch einen gemeinschaftlichen und damit verbilligten Einkauf der Rohstoffe, vor allem Eisenerz, die eigene Wirtschaftlichkeit im Vergleich mit koreanischen Werften, zu erhöhen. Dies gelang, wenngleich auf deutlich niedrigerem Niveau, als vor der Finanzkrise. Die rapide Industrialisierung der VR China schlägt sich markant im Bedarf an Eisenerz nieder. Die VR China bezieht, ebenso wie die anderen Akteure, die Masse ihres Eisenerzes aus Ländern außerhalb der indopazifischen Region und der strategischen Expansionsrichtung der *MSRI*. Die beiden Hauptlieferanten sind mit 61 Prozent Australien, gefolgt von Brasilien mit 25,5 Prozent. Im Bereich der *ASEAN* und damit der Akteure Indonesien, Malaysia und Singapur ist der Anteil von brasilianischem Eisenerz sogar bei 75 Prozent.⁴⁰⁶ Dies ist bemerkenswert, da Australien der Region geographisch viel näher liegt.

⁴⁰⁵ Abb.10: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 49.

⁴⁰⁶ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 67.

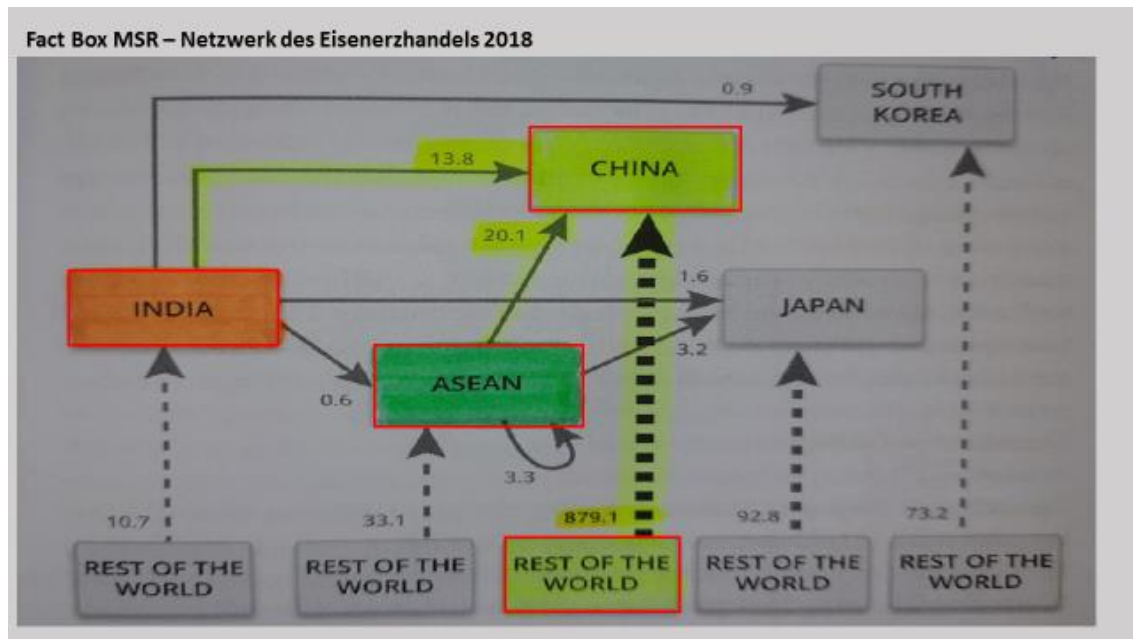


Abb. 11: Netzwerk des Eisenerzhandels 2018⁴⁰⁷

Damit sind im Zusammenhang mit der *MSRI* folgende Feststellungen zu treffen. Erstens, für die VR China ist, neben der Straße von Malakka auch die Lombok- und die Sunda-Straße von strategischer Bedeutung. Durch diese verlaufen die Masse der von Australien kommenden Rohstofftransporte. Damit ist das chinesische Interesse an einem friktionsfreien Passieren dieser Meerengen ganz erheblich. Ebenso wichtig ist für die VR China folglich ein stabiles Indonesien, da nicht nur die beiden Meerengen, sondern auch die nach Norden führenden *SLOC* durch indonesische Hoheitsgewässer bzw. durch die indonesische EEZ laufen. Die im ersten Kapitel dargelegte Bedeutung der Geographie, welcher die Akteure nicht entkommen können, wird hier, im unmittelbaren Zusammenhang mit der *MSRI* als geopolitische Initiative der VR China, ökonomisch manifestiert. Im *Dry Bulk* Sektors bestehen die Implikationen der *MSRI* darin, dass erstens durch die zur Verfügung gestellten Finanzierungsmöglichkeiten erst Investitionen möglich gemacht wurden. Zum zweiten erfolgte ein Innovations- und Ausbauschub im Bereich der maritimen Infrastruktur. Dies verbesserte die Konkurrenzfähigkeit vor allem der chinesischen Häfen erheblich und half mit, deren internationale Positionierung mittelfristig abzusichern.

⁴⁰⁷ Abb.11: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 67.

4.1.3 Energie und Ressourcen – Öl und Gas

Rohöl stellt mit einem Anteil von 33,6 Prozent den größten fossilen Primärenergieträger dar. Der seegestützte Handel mit Öl und Flüssiggas bildet nahezu ein Drittel des maritimen Handelsvolumens und folglich der Schiffskapazitäten ab. Damit ist dieser Sektor der größte im gesamten Spektrum der seegestützten Handelsgüter.

Öl und Gas im Vergleichszeitraum 2010 – 2020

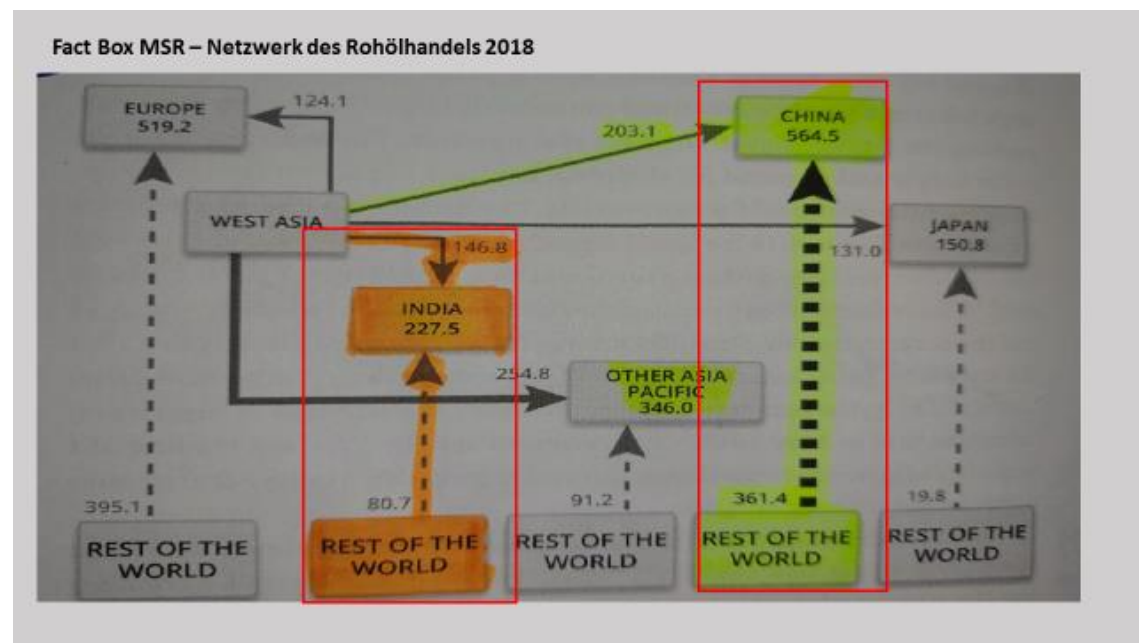


Abb. 12: Netzwerk des Rohölhandels 2008 - 2018⁴⁰⁸

Abbildung zwölf zeigt das Netzwerk des Rohölhandels im Beobachtungszeitraum und wie die VR China und Indien ihren jeweiligen Bedarf decken. Markant dabei ist, dass der Bedarf der VR China jenen von Indien um mehr als das Doppelte übertrifft.

⁴⁰⁸ Abb.12: Bearbeitung: Autor, Quelle: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016, 2017, 2018, URL: <https://unctad.org/en/pages/publications/review-of-maritime-Transport.aspx> (05 01 2022) in Griffiths, Richard T., The Maritime Silk Road, 2020, S. 67.

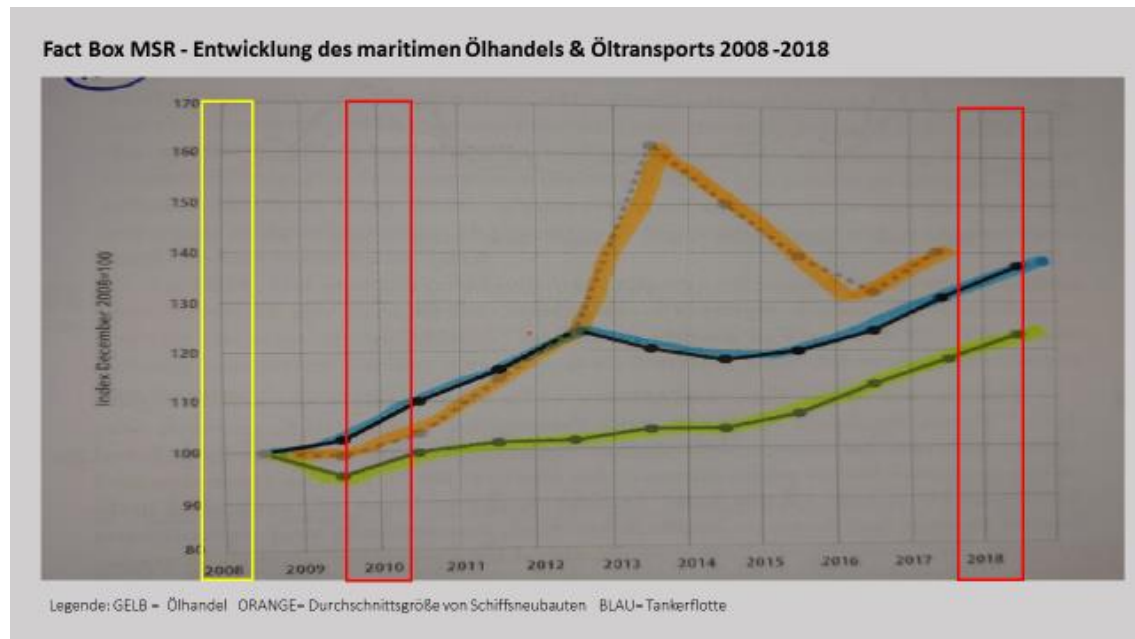


Abb. 13: Entwicklung des maritimen Rohölhandels und Transportes 2008 - 2018⁴⁰⁹

Abbildung 13 veranschaulicht einmal mehr die langjährigen Auswirkungen der Finanzkrise von 2008. Nach dem Einbruch des Rohölhandels erfolgte eine langsame, aber stetige Erholung des Markts (gelb). Die Flottengröße wuchs im selben Zeitraum etwas stärker an (blau) und erreichte 2012 einen Stand von nahezu 25 Prozent über dem Vorkrisenniveau.⁴¹⁰ Wie auch beim *Dry Bulk* Sektor ist der Anstieg der Durchschnittsgröße bei Neubauten (orange) markant. Dies ist auf die Außerdienststellung von älteren, weniger ökonomisch effizienten, aber vor allem kleineren Schiffen zurückzuführen. War im Jahr 2008 die Durchschnittsgröße von Öltankern bei 55.000 *Deadweighttonnage* (DWT), so erreichte sie 2013 90.000 DWT.⁴¹¹ Somit erfolgte, wie auch beim *Dry Bulk* Sektor, eine Marktbereinigung als Konsequenz der Krise. Abermals bestätigen sich wirtschaftliche Imperative als wesentliche Beweggründe für die Implementierung der MSRI.

⁴⁰⁹ Abb.13: Bearbeitung: Autor, Quelle: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016, 2017, 2018, <https://unctad.org/en/pages/publications/review-of-maritime-Transport.aspx> (05 01 2022).

⁴¹⁰ Vgl. Griffiths, Richard T., The Maritime Silk Road, 2020, S. 96ff.

⁴¹¹ DWT (eng.) *Deadweighttonnage* ist die Summe aus Zuladung, Treibstoff, Wasser, Verpflegung und Crew. Vgl. https://en.wikipedia.org/wiki/Deadweight_tonnage (05 01 2022).

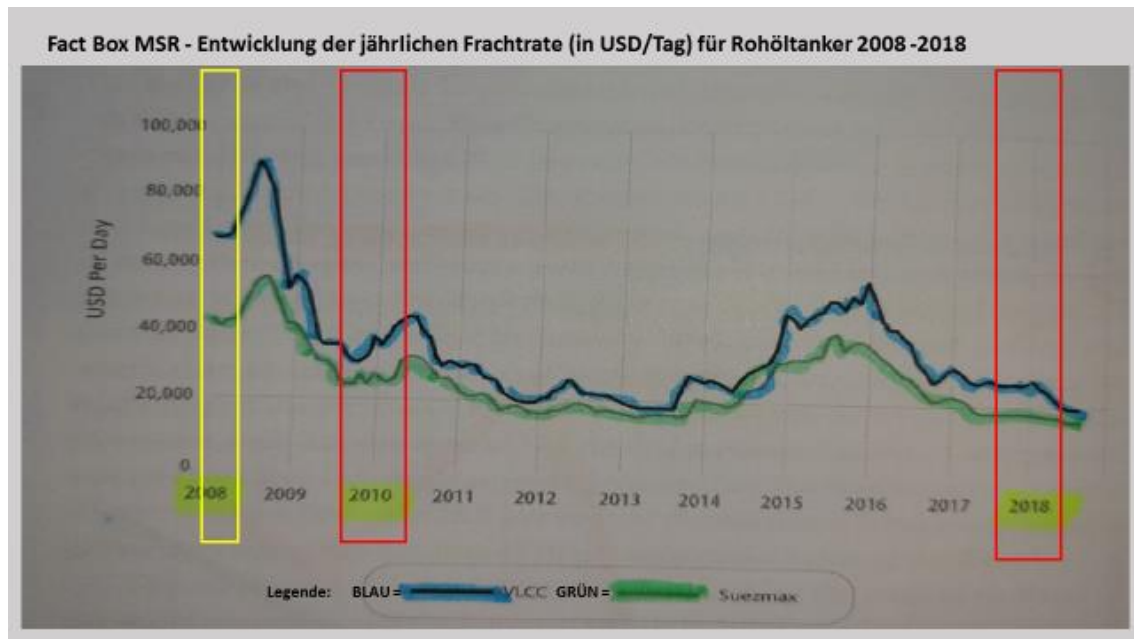


Abb. 14: Entwicklung der Frachtraten p.a. für Rohöltanker 2008 - 2018⁴¹²

Die zuvor beschriebene Entwicklung der Flottengröße, aber auch der Schiffsgröße, hier *VLCC* (*Very Large Crude Carriers*) mit bis zu 250.000 *DWT* und *Suezmax* mit bis zu 200.000 *DWT*, führte, trotz eines Abfalls nach 2017 zu einer Sättigung des Marktes und damit zu einem signifikanten Rückgang der Frachtraten (Abb. 14). Zu den Implikationen der *MSRI* auf den Ölsektor ist zu sagen, dass sich diese ähnlich verhalten wie zuvor beim *Dry Bulk* Sektor beschrieben. Zudem ist eine weitere Implikation, dass der grundsätzlich äußerst sensible Rohölsektor, der kurzfristig auf Markteingriffe reagiert, mit der Implementierung der *MSRI* an Planungssicherheit zugewonnen hat. Dies trug zu einer merklichen Beruhigung der Märkte bei.

⁴¹² Abb.14: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 98.

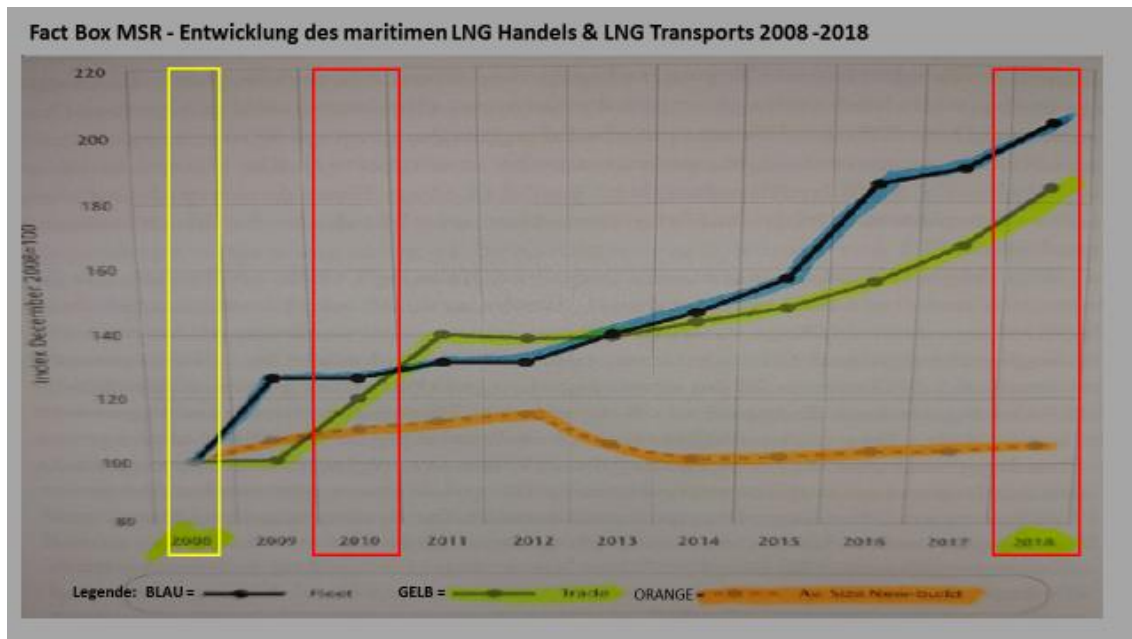


Abb. 15: Entwicklung des maritimen LNG Handels und Transports 2008 - 2018⁴¹³

Flüssiggas oder *LNG* wird, trotz dem Vorhandensein von terrestrischen Pipelines zu 46 Prozent seegestützt transportiert. Diese Transportform hat den Vorteil dass das Gasvolumen durch die Verflüssigung um den Faktor 599 reduziert werden kann.⁴¹⁴ Dem stehen als Nachteile die relativ hohen Kosten der Infrastruktur und der Schiffe gegenüber. *LNG* Tanker sind daher die kostspieligsten Frachtschiffe weltweit. Die Abbildung 15 zeigt im Gegensatz zu den anderen Sektoren, dass die Flottengröße zwar anstieg (blau), aber die Schiffsgrößen (orange) ziemlich stabil blieben. Der Grund für diese Entwicklung waren die relativ hohen Kosten von *LNG*, die Abflachung der Weltwirtschaft und damit verbunden der Rückgang der Energiepreise. Eine dramatische Umkehr trat erst mit dem Krieg in der Ukraine 2022 ein. Für die Entwicklung der *MSRI* im Vergleichszeitraum hat daher der *LNG* Sektor nicht jene Relevanz wie die anderen drei Bereiche.

⁴¹³ Abb.15: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 116

⁴¹⁴ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 118.

4.1.4 Containerhandel, Häfen und Infrastruktur

Containerhandel im Vergleichszeitraum 2010 - 2020

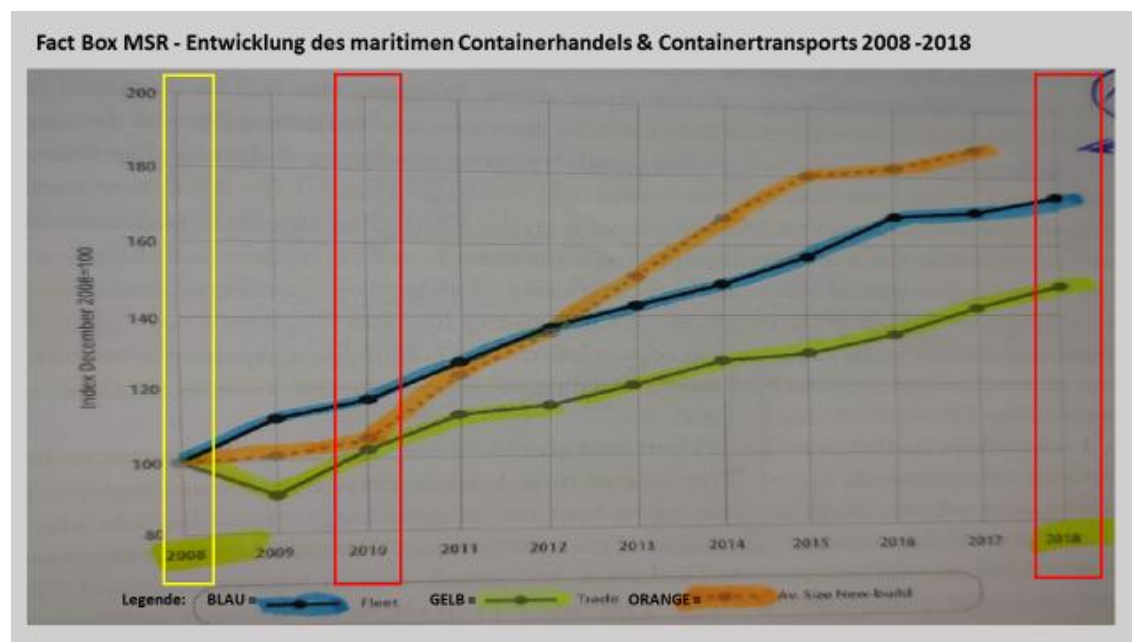


Abb. 16: Entwicklung des maritimen Containerhandels und Transporte 2008 - 2018⁴¹⁵

Die durchschnittliche Größe der Handelsschiffe wuchs im Zeitraum von 2006 – 2019 um 46 Prozent, wobei der größte Zuwachs bei Containerschiffen zu verzeichnen war.⁴¹⁶ Trotz dieser Entwicklung hinterließ die Finanzkrise 2008, wie Abbildung 16 wenig überraschend zeigt, beim Containerhandel (gelb) ebenso deutliche, wie negative Spuren. Trotz des Rückganges in der Nachfrage wächst die Containerschiffflotte (blau) über den gesamten Zeitraum kontinuierlich an. Die Ursache dafür sind bereits vor der Krise, also zu den Zeiten des Wirtschaftsbooms, getätigte Bestellungen, die auch in der Phase der Rezession zur Flotte traten. Von 2010 bis 2018 vergrößerte sich demzufolge die Größe der Flotte um fast die Hälfte (49,6 Prozent).⁴¹⁷ Ebenso wie in den anderen Sektoren traten, als Folge der Rationalisierungsmaßnahmen der Reedereien, als erstes sei hier die dänische Maersk zu nennen, vermehrt größere Schiffe mit weit höherer Ladekapazität bis zu 22.000 20 Fuss (Ft.) Container - *Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)*⁴¹⁸. Die Größe der Containerschiffe

⁴¹⁵ Abb.16: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., The Maritime Silk Road, 2020, S. 47.

⁴¹⁶ Vgl. ebd., S. 49.

⁴¹⁷ Vgl. ebd., S. 146.

⁴¹⁸ Der 20 Fuß Container *TEU* ist der globale Standardcontainer mit den Abmessungen 6,058 x 2,438 x 2,591 Meter (Länge x Breite x Höhe) unter:

wuchs somit im Vergleichszeitraum um bemerkenswerte 88 Prozent. Diese Entwicklung führte zu einer nachhaltigen Änderung der Zusammenstellung der Containerschiff flotte. Waren 2010 nur 71 Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 *TEU*'s im Einsatz, so waren es 2018 unglaubliche 523!⁴¹⁹ Damit steht die Entwicklung in diesem Sektor und folglich auch die Implikationen der *MSRI* gänzlich im Einklang mit jenen im *Dry Bulk Carrier* sowie bei den Rohöltankern.

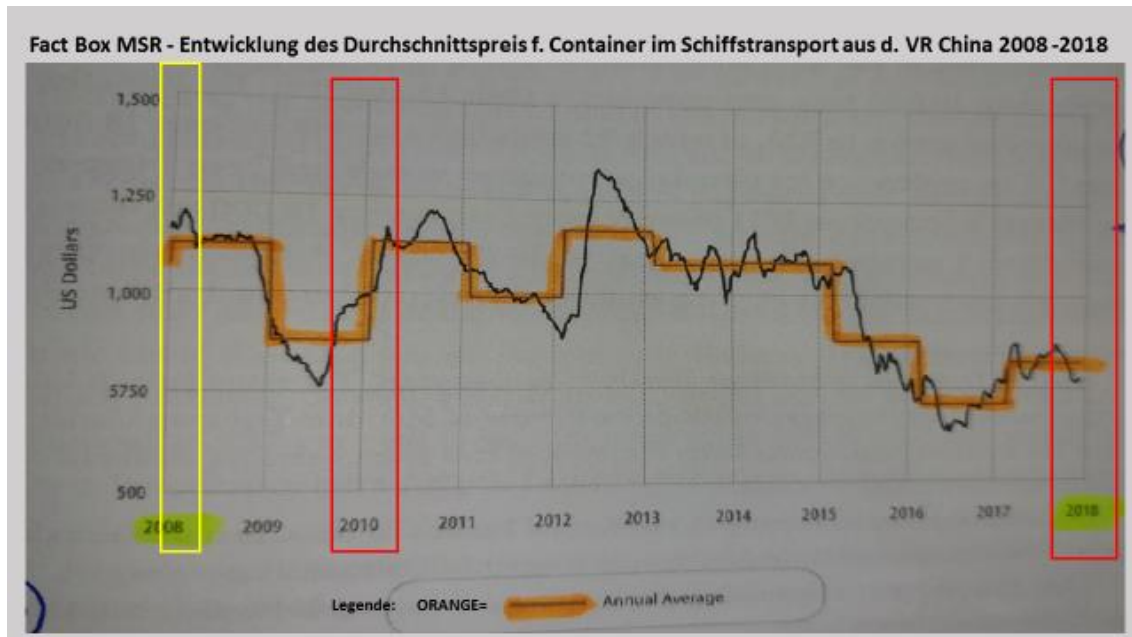


Abb. 17: Entwicklung des maritimen Durchschnittspreises - Container der VR China⁴²⁰

Als Folge der beschriebenen Entwicklung zeigt Abbildung 17, dass der Preis für Container mit Ursprungsland VR China im Schiffstransport dramatisch zurückging und damit die Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit des Containerhandels damit essenziell stieg.

<https://www.info.com/serp?q=seecontainer+gr%C3%B6%C3%9Fentabelle&sc=VtdRhkeqR8I322> (15.01.2022).

⁴¹⁹ Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 147.

⁴²⁰ Abb.17: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 146.

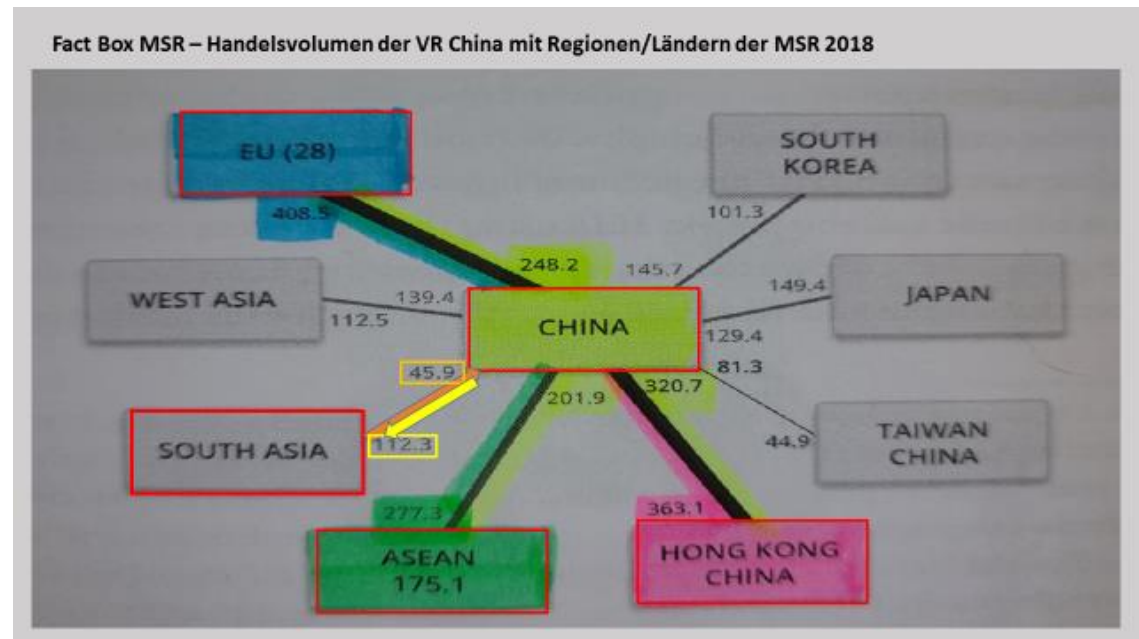


Abb. 18: Handelsvolumen der VR China mit Regionen/Ländern der MSR 2018⁴²¹

Die Abbildung 18 zeigt die Position der VR China im Bereich des Seehandels entlang der Länder und Regionen der MSR. Wenig überraschend nimmt Hongkong die erste Stelle ein. Dahinter jedoch folgen bereits die ASEAN Staaten, welche sowohl als Rohstofflieferanten, wie auch als Absatzmärkte für die VR China dienen. Gemeinsam nehmen diese beiden Regionen 70 Prozent der chinesischen Importe und 55 Prozent der Exporte der VR China auf.⁴²² Damit wird die vielfältige multiple Vernetztheit, hier die ökonomische *Interconnectedness*, eindeutig nachgewiesen. Die MSR ein Mittel der *Interconnectedness*? Im ökonomischen Sinn ist dies folglich mit einem klaren „Ja“ zu beantworten.

⁴²¹ Abb.18: Bearbeitung: Autor, Quelle: Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 58.

⁴²² Vgl. Griffiths, Richard T., *The Maritime Silk Road*, 2020, S. 62.

Entwicklung der Häfen und Infrastruktur

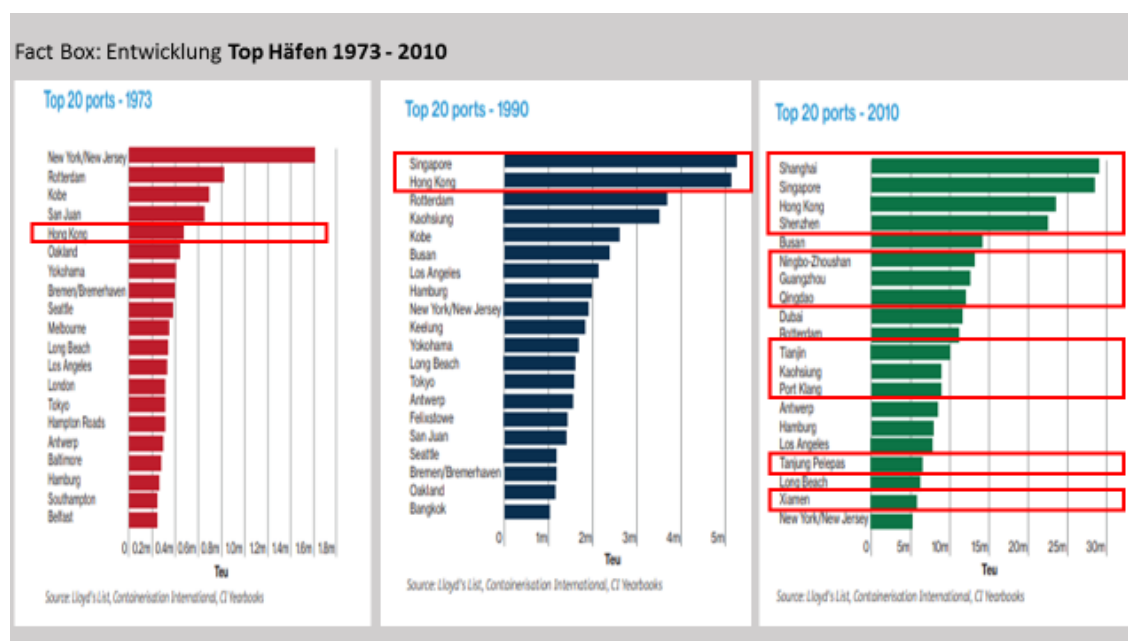


Abb. 19: Der *shift* nach Asien - Entwicklung der Top Häfen 1973 - 2010⁴²³

Zu Beginn des Beobachtungszeitraumes ist, siehe Abbildung 19, die Verlagerung des Schwergewichtes des Seehandels in den asiatischen und hier speziell in den chinesischen Raum eindeutig manifestiert. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass 1973 nur ein und 1990 zwei für die *MSRI* relevante Häfen unter den Top 20 Seehäfen der Welt zu finden waren. 2010 stellt sich das Bild gänzlich gegensätzlich dar. Von den 20 Spitzenplätzen werden zwölf von den hier im Mittelpunkt stehenden Akteuren eingenommen. Drei Viertel davon, nämlich neun sind chinesische Häfen. Als logische Konsequenz der vorhergehend beschriebenen Entwicklungen als Folge der Finanzkrise 2008 im *Dry Bulk*, Öl und Gas aber auch Containersektor ist es damit unumgänglich gewesen, massiv in die maritime Infrastruktur, insbesondere in den Ausbau der Häfen zu investieren. Nur so konnte ein Hafen auch für die neuen großen Schiffe aller Sektoren attraktiv und konkurrenzfähig bleiben. Konkret bedeutete dies, dass Piers erweitert, verlängert und verstärkt wurden, um die neuen, längeren, breiteren Schiffe mit wesentlich größerer Tonnage aufnehmen zu können. Ebenso wurden größere Hafenbecken (um ein verzugsfreies Anlaufen der Piers zu ermöglichen), tiefere Fahrrinnen (größerer Tiefgang der Schiffe), leistungsstärkere und

⁴²³ Abb.19: Bearbeitung: Autor, Quelle: Lloyd's List, One hundred Ports 2022, 2022, S. 5. www.lloydslist.com/topports22 (12 12 2022).

automatisierte Abfertigungsanlagen (um die Personalkosten in einem verträglichen Rahmen zu halten) sowie entsprechender Anschluss an die terrestrische Infrastruktur wie Pipelines, Eisen- und Autobahnanschlüsse unumgänglich. Die Summe dieser Maßnahmen zog ein massives Anwachsen der Häfen nach sich. Diese internationale Entwicklung manifestiert sich auch bei den chinesischen Häfen. Der Start der *MSRI* im Jahr 2013 hatte hier bei Modernisierung und Ausbau eine beschleunigende Wirkung und stellte, gemeinsam mit anderen Infrastrukturmaßnahmen sicher, dass die beherrschende Stellung der chinesischen Häfen unangefochten blieb. Die Auflistung der Top 15 Containerhäfen 2017, Abbildung 20, unterstreicht dies plakativ.

	Name des Hafens	Container Umschlag 2017	Land/MSRI
1	Shanghai	40 Mio. TEU	VR China/ MSRI
2	Singapur	33 Mio. TEU	Singapur
3	Shenzhen	25 Mio. TEU	VR China
4	Ningbo-Zhoushan	24 Mio. TEU	VR China
5	Busan	21 Mio. TEU	Südkorea
6	Hongkong	20 Mio. TEU	VR China
7	Guangzhou	20 Mio. TEU	VR China/ MSRI
8	Qingdao	18 Mio. TEU	VR China
9	Dubai	15 Mio. TEU	VAE
10	Tianjin	15 Mio. TEU	VR China/ MSRI
11	Port Klang	12 Mio. TEU	Malaysia
12	Xiamen	10 Mio. TEU	VR China/ MSRI
13	Kaohsiung	10 Mio. TEU	Taiwan
14	Dalian	9 Mio. TEU	VR China
15	Tanjung Pelapas	8 Mio. TEU	Malaysia

Abb. 20: Die größten Containerhäfen 2017⁴²⁴

In der VR China sind neben Shanghai auch die Häfen von Tianjin, Xiamen und Guangzhou als Freihandelszonen deklariert und bilden den Ausgangs- und Endpunkt der chinesischen

⁴²⁴ Abb.20: Bearbeitung, Layout: Autor, Quellen: Vgl. Wikipedia Quelle: Felix Lee: Chinas neuer Kontinent in zeit.de, 28. Juni 2017.

MSRI – Hafeninfrastruktur.⁴²⁵ Ist bei Singapur ein Spitzenplatz erwartbar, so ist der Umstand, dass die beiden malaysischen Häfen (grün) Port Klang und Tanjung Pelapas als Teil der *MSRI* unter den Top 15 zu finden sind, zumindest bemerkenswert.

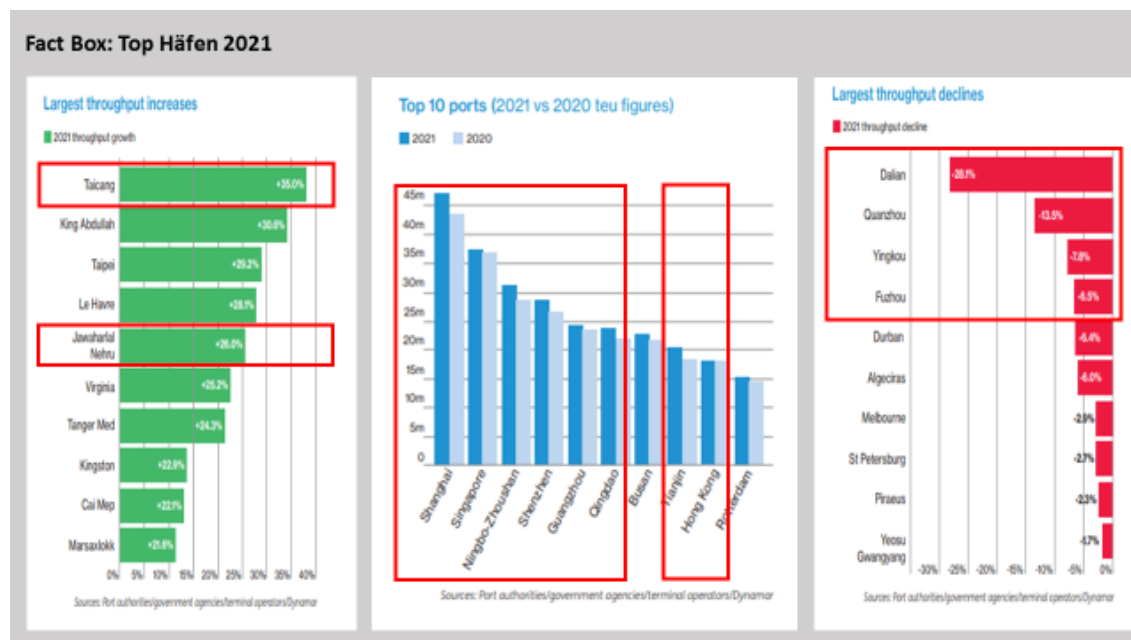


Abb. 21: Chinas Dominanz - Asiens Top Häfen 2021⁴²⁶

Als Grundlage für die Messkriterien der Häfen werden international übliche und auf UNCTADSTAT veröffentlichte Vergleichsdaten herangezogen. Exemplarisch wird hier der Faktor *Port Performance* dargestellt. Unter *Port Performance* ist ein Schlüsselindikator für Effizienz zu verstehen. Dieser hat wesentlichen Einfluss auf die Faktoren Konnektivität, Wettbewerbsfähigkeit und Handelskosten. Entscheidend hierbei ist die sogenannte *Turn Around Zeit*, also jene Zeit, die ein Schiff im Hafen zum Ent- und Beladen verbringt. Sie lag 2018 weltweit bei durchschnittlich 23,5 Stunden oder 0,97 Tagen. Am schnellsten waren 2018 die Containerschiffe mit 0,7 Tagen, gefolgt von Tankern mit 1,3 Tagen und schließlich die *Dry Bulk Carrier* mit durchschnittlich 2,05 Tagen.⁴²⁷ Dies findet in den Beurteilungskriterien, Abbildung 22, seinen Niederschlag.

⁴²⁵ Vgl. Brewster, David, *India and China at Sea*, 2018, S. 193.

⁴²⁶ Abb.21: Bearbeitung: Autor, Inhalt: Lloyd's List, *One hundred Ports 2022*, 2022, S. 5. URL: www.lloydlist.com/topports22 (12.12.2022).

⁴²⁷ Vgl. UNCTADSTAT: *Maritime Report*, <http://stats.unctad.org/PortCall> (15.01.2023).

Beurteilungskriterien für die Qualität von Tiefwasserhäfen		
Piers: > als zehn für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX/ bis zu MALAKKAMAX- Klassen zur // Be- & Entladung vorhanden. Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten /Turn around Zeiten: < 24 Stunden / Containerschiff und < 50 Stunden für Dry Bulk. Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.	Piers: Zwischen vier – acht für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX- Klasse zur // Be- & Entladung vorhanden. Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von < 36 Stunden / Containerschiff. < 58 Stunden für Dry Bulk. Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz mit eingeschränkter Leistungsfähigkeit gegeben.	Piers: Keine Piers für Öltanker & Containerschiffe ab der PANAMMAX- Klasse zur // Be- und Entladung vorhanden. Zeiten: Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von > 48 Stunden / Containerschiff. > 60 Stunden für Dry Bulk. Konnektivität: Wenig leistungsfähiger Anschluss an das nationalen Pipelinesystem/Eisenbahnnetz gegeben.
Je drei Punkte pro Kriterium: 3	Je zwei Punkte pro Kriterium: 2	Je einen Punkt pro Kriterium: 1

Abb. 22: Beurteilungskriterien Tiefwasserhäfen⁴²⁸

Zur besseren Vergleichbarkeit werden in den nationalen Abschnitten maritime Infrastruktur ausgewählte Tiefwasserhäfen der Akteure mit den o. a. Beurteilungskriterien bewertet. Die Ergebnisse fließen, wie auch die anderen Parameter am Ende des Abschnittes des jeweiligen Akteurs in die Beurteilung ein.

Über den gesamten Beobachtungszeitraums der Implikationen der *MSRI* ist festzuhalten, dass die Dominanz der VR China im Bereich der führenden Hochseehäfen erhalten geblieben ist. Von jenen Containerhäfen, die explizit als chinesischer Teil der *MSRI* ausgebaut wurden, hat nur Guangzhou, siehe Abbildung 20, bedingt durch die *COVID-19* Pandemie, einen Rückgang erfahren.

Conclusio

Unter Einbeziehung der vorhergehend beschriebenen Entwicklungen in den unterschiedlichen Sektoren des Seehandels ist somit zusammenfassend festzustellen, dass es im strategischen Interesse der VR China gewesen sein muss, die Auswirkungen der Finanzkrise zu überwinden und als Teilaspekt davon, ihre dominierende Stellung bei den weltweit führenden Seehäfen zu behalten. Entscheidenden Anteil an dieser Entwicklung haben jedoch Faktoren, die nicht unmittelbar im Einfluss der VR China gelegen sind. Durch die Finanzkrise 2008 und die darauffolgenden Verwerfungen auf den internationalen Finanzmärkten wurde auch der globale Seehandel massiv in Mitleidenschaft gezogen. Als

⁴²⁸ Abb.22: Graphik: Autor, Inhalt: Autor.

Folge der Handels- und Gewinneinbußen stieg der Kostendruck in allen wirtschaftlichen Bereichen massiv an. Dies führte zu zahlreichen Rationalisierungsmaßnahmen, wovon die bedeutendste die Außerdienststellung älterer, kleinerer und damit weniger wirtschaftlich zu betreibenden Schiffsklassen war. Diese wurden durch ökonomisch vorteilhaftere, das heißt vor allem größere Neu- und Umbauten ersetzt. Mit diesem Anwachsen der Schiffgröße ergab sich eine logistische Kettenreaktion bei der landgestützten Infrastruktur. Wollte man konkurrenzfähig bleiben, musste sie massiv ausgebaut, modernisiert und vergrößert werden, um die neuen, großen Schiffe aufnehmen zu können. Damit wird die Bedeutung der *MSRI* für die maritime Infrastruktur, insbesondere deren Häfen, wie auch für die seegestützte Industrie Chinas augenscheinlich bewusst.⁴²⁹ Sie stellt den finanziellen, koordinativen und ökonomisch-strategischen Rahmen für die Infrastrukturprojekte in China wie auch entlang der *MSR* sicher. Neben allen noch zu untersuchenden geopolitischen Ambitionen ist die *MSRI* mit Sicherheit zunächst einmal ein ökonomisches Projekt von strategischer Dimension in Sachen *Interconnectedness*. Die indopazifische Region stellt sich, aufgrund des Volumens des Seehandels und der hier zu transportierenden und umzuschlagenden Rohstoffe sowie der daraus sich ableitenden globalen wirtschaftlichen Bedeutung, als ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart dar.

4.2 Volksrepublik China

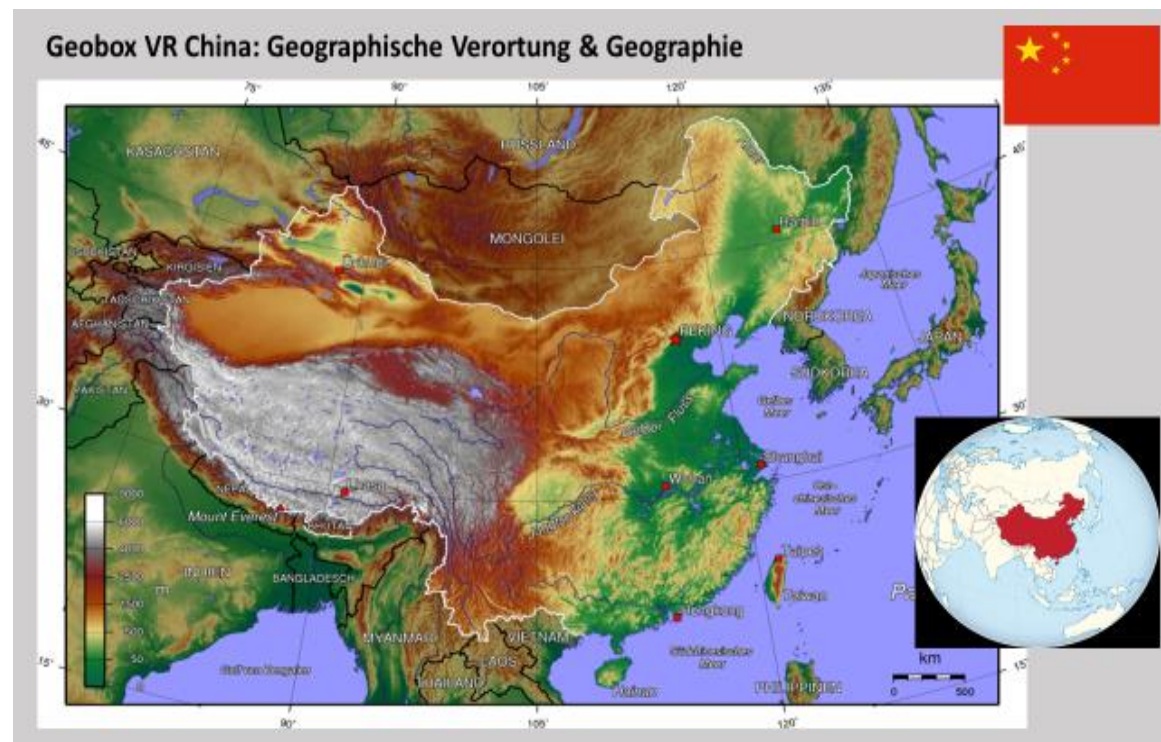
Offizielle Bezeichnung: Volksrepublik China		
Staatsform: Verfassung von 1982 - sozialistische Volksrepublik	Staatsoberhaupt: Xi Jinping, seit 15.11.2012	Politisches System: Sozialistisch - autokratisches Einparteiensystem
Größe gesamt/Rang: 9.596.960 km ² (4.)	Außengrenzen Land: 22.133 km	Küstenlänge: 14.500 km
Bevölkerung/Dichte: 1.394.409.000 (1.) = 145 Ew/km ²	BIP: 12.237 Mrd. US-\$; realer Zuwachs: 6,9 % p. a.	Militärausgaben: 291,9 Mrd US-\$ (2022); 198, 54 Mrd US-\$ = 1,9 % BIP (2016)
Mitgliedschaft: <i>UNO</i> , <i>WHO</i> , <i>WTO</i> , Weltbank, <i>BRICS</i> , <i>SCO</i> , Interpol, G20;		
Nachbarländer (14): Afghanistan, Bhutan, Myanmar, Indien, Kasachstan, Nordkorea, Kirgistan, Laos, Mongolei, Nepal, Pakistan, Russland, Tadschikistan, Vietnam;		

Abb. 23: Fakten Box - Allgemein - VR China⁴³⁰

⁴²⁹ Vgl. Sipols, Kristaps, Interview, Anhang, Beilage I, S. 3.

⁴³⁰ Abb.23: Graphik: Autor, Inhalt:

https://www.sipri.org/sites/default/files/2_Data%20for%20all%20countries%20from%201988%E2%80%932017%20in%20local%20currency.pdf (10 12 2021).

Abb. 24: Geobox VR China⁴³¹

4.2.1 Maritime Geographie

Geographische Lage

Die VR China ist ein ostasiatisches Land.⁴³² Mit einer Gesamtfläche (Land- und Seeterritorium) von 9.596.960 km² ist China global an der vierten Stelle, seiner Landfläche nach jedoch der drittgrößte Staat der Welt. Die Ausdehnung von Ost nach West, 5.200 Kilometer ist jener von Nord-Süd, gerechnet von der sibirischen Grenze bis zur Südspitze der Insel Hainan, rund 5.500 Kilometer, nahezu ident.⁴³³ Die Volksrepublik verfügt somit über eine, siehe Abbildung 24, gleichmäßige vorhandene strategische Tiefe. Die Landgrenzen Chinas in der Länge von 22.133 Kilometer sind, ebenso wie die 14 Nachbarländer an welche es grenzt, Weltrekord.⁴³⁴ Seit ihrer Gründung war die VR China mit drei ihrer Nachbarn, Indien, Vietnam und der ehemaligen Sowjetunion, in bewaffnete Konflikte unterschiedlicher Intensität verwickelt. Im Südosten wird der Grenzverlauf durch ein subtropisches, nach Westen ansteigendes Mittelgebirge, im Südwesten durch die

⁴³¹ Abb.24: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/China> (20 01 2020).

⁴³² Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (01 12 2021).

⁴³³ Vgl. ebd. (01 12 2021).

⁴³⁴ Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 38.

Hochgebirge des Himalayas und des Karakorum, im Westen durch die Wüste Taklamakan⁴³⁵, im Nordwesten durch die Wüste Gobi und im Norden durch die mandschurische Steppe determiniert. Diese bilden, gemeinsam mit der Hochebene von Tibet drei Plateaus mit strategischer Tiefe. In Bezug auf Alfred T. Mahans Parameter sind diese weitgehend bewegungs- und menschenfeindlichen geographischen Großräume, gemeinsam mit den Himalaya- und Karakorum- Gebirgsketten und der angesprochenen enormen strategischen Tiefe der VR China eindeutig als vorteilhaft anzusprechen. Im Falle konventioneller terrestrischer Angriffe aus drei Himmelsrichtungen erlauben sie ausreichende zeitliche und räumliche Reaktionsmöglichkeiten. Die lange, und mit vielen unterschiedlichen Nachbarstaaten zu teilende Landgrenze stellt im Sinne der Unkalkulierbarkeit und den möglichen Konfliktpotenzial jedoch auch einen erheblichen Nachteil dar. Das Staatsgebiet Chinas grenzt im Osten und Südosten auf einer Länge von 14.500 Kilometer.⁴³⁶ an Randmeere des Pazifischen Ozeans. Es sind dies das Gelbe Meer, das Ostchinesische Meer und das Südchinesische Meer (SCM).⁴³⁷ Die beiden erstgenannten sind, da auf den ostasiatischen Kontinentalsockel verortet, Flachwassermeeere.⁴³⁸ Allen dreien ist gemein, dass ihre Ausgänge zum Pazifik von Nord nach Süd durch die koreanische Halbinsel, die Ausläufer des südlichen japanischen Archipels, die Ryukyu-Inseln und daran anschließend, durch Taiwan und die Philippinen begrenzt werden. Die dahinter, in der Tiefe liegenden Mariannen bilden eine zweite Inselkette zum offenen Pazifik hin.⁴³⁹ Hinzu kommt, dass Chinas potenzieller Gegenspieler, die USA mit einigen im Westpazifik verorteten Ländern⁴⁴⁰ Verteidigungsabkommen abgeschlossen haben und auf diesen Inselketten über ausgezeichnet ausgebaute und günstig gelegene Stützpunkte verfügen. Exemplarisch seien hier Okinawa auf den Ryukyu-Inseln und Guam auf den Mariannen genannt. In der Formosa Straße verjüngen sich die *SLOC* auf eine Breite von 110 km.⁴⁴¹ Das

⁴³⁵ Die Taklamakan-Wüste ist mit 228.900 km² die zweitgrößte Sandwüste der Welt. Sie erstreckt sich in der nordwestchinesischen autonomen Provinz Xinjiang im westlichen Teil des Tarimbeckens. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 86.

⁴³⁶ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 157.

⁴³⁷ Die chinesischen Hoheitsgewässer umfassen 5.400 Inseln darunter das von der VR China beanspruchte Taiwan mit einer Fläche von 36.000 km² und die Insel Hainan mit 34.000 km². Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 23.

⁴³⁸ Die Gelbe See hat eine Maximaltiefe von nur 152 m. Damit ist sie für den Einsatz von strategischen U-Booten vollkommen ungeeignet. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 72.

⁴³⁹ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 168.

⁴⁴⁰ Exemplarisch seien hier genannt Japan, Südkorea und Taiwan.

⁴⁴¹ Pirat, Didier, Ortolland Jean Peirre, Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes, 2008, S. 140.

Südchinesisches Meer hat eine größere räumliche Ausdehnung und absolute Tiefe, aber auch dieses wird durch die Philippinen im Osten bzw. durch Borneo im Süden zum offenen Pazifik hin begrenzt. Bezogen auf die Voraussetzungen für Seemacht bedeutet dies, dass es zwischen diesen Inseln und Inselgruppen grundsätzlich ausreichende Möglichkeiten zum Anlaufen der chinesischen Häfen gibt. Dies gilt jedoch nur für Friedenszeiten. Im Falle einer militärischen Auseinandersetzung sind all diese Engen von einem potenziellen Gegner leicht zu überwachen und noch nachteiliger für China, mit relativ geringen militärischen Mitteln zu sperren.⁴⁴²

Chinas Importe und Exporte werden unverändert zum Großteil auf dem Seeweg abgewickelt. Besonders vulnerabel ist das Land im Bereich der Erdölversorgung. Von den gesamten Öllieferungen werden aktuell 80 Prozent durch die Straße von Malakka durchgeführt. An deren engsten Stelle liegt der Stadtstaat Singapur. Seit 2022 verfügt die *US-Navy (USN)* über die Möglichkeit, einen Stützpunkt der singapurischen Marine mit Flugzeugträgern anzulaufen und logistisch zu nutzen. Die bi- und multilateralen Verteidigungsabkommen der USA mit potenten navalen Staaten, die vorgelagerten Inselketten mit amerikanischen Stützpunkten und die Abhängigkeit der chinesischen Wirtschaft vom friktionsfreien Funktionieren hochsensibler Meeresengen müssen, im Sinne Mahans, eindeutig als Nachteile angesprochen werden.

Chinas angesprochene geostrategische Verortung und Geographie hat, Mahans Voraussetzungen und den Worten Nicholas Spykman's „*States cannot escape their geography (...) a State's foreign policy must reckon with geography fact;*“⁴⁴³ folgend, somit direkte und nachhaltige Auswirkungen auf seine Sicherheits- und Verteidigungspolitik und folglich auf seine Strategiebildung. Abgeleitet aus den dargestellten Parameter Geographische Lage sind drei Feststellungen zu treffen: Erstens bieten die geographische Verortung und die topographischen Gegebenheiten Chinas – menschenleere Hochebenen, Wüsten und die höchsten Gebirge der Welt, eine ausreichende strategische Tiefe und Reaktionsmöglichkeiten. Dennoch verlangt die Überwachung, Sicherung und, als Ultima Ratio, die Verteidigung der langen terrestrischen Außengrenze, die Bereitstellung entsprechender *means*. Damit sind umfassende Mittel des Staates

⁴⁴² Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 128f.

⁴⁴³ Spykman, Nicholas J.: *Geography and Foreign Policy I*, 1938, S. 236.

landgestützt zu determinieren und fehlen folglich für die Marine. Dies bedeutet im Sinne Mahans einen eindeutigen Nachteil. Zweitens erklärt, abgeleitet aus der Geographie, Chinas Geschichte, die bis in die jüngste Vergangenheit feststellbare eindeutig kontinentale Ausrichtung der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik. China versuchte dieser terrestrischen, vor allem durch nomadisierende Reitervölker aus Innerasien erwachsende Bedrohung, durch den Bau entsprechend aufwendiger Verteidigungsanlagen⁴⁴⁴ und dem Nutzen seiner strategischen Tiefe zu begegnen. Der dritte Punkt, jener des ungehinderten Zuganges Chinas zu den Weltmeeren, hier der Pazifik, ist aufgrund der dargestellten Bündnisse seiner Nachbarn mit den USA, und den geographischen Gegebenheiten, Stichwort Inselkette sowie der Abhängigkeit vom freien Seehandel durch die Straße von Malakka ebenso als negativ zu beurteilen.⁴⁴⁵ Damit ist die in Summe nachteilige geostrategische Lage somit auch ein erster wichtiger Anhaltspunkt für die zu klärende angenommene Dualität der *MSRI*.⁴⁴⁶ Die andauernden Bestrebungen der VR China, mittels Initiativen wie eben der *MSRI* seine geographischen Nachteile zumindestens teilweise zu verringern und folglich seine maritim – geostrategische Situation zu verbessern, sind somit kausal hinterlegbar.

Territoriale Ausdehnung

Die VR China ist, wie bereits angesprochen, an drei Seiten, im Süden, Westen und Norden terrestrisch verortet. Während weite Teile des tibetanischen Hochplateaus, die Wüsten im Westen sowie die Steppen des Nordwesten nahezu unbesiedelt sind, lebt die Masse der 1,4 Milliarden Einwohner in vier großen Schwemmebenen⁴⁴⁷ im Osten, Nordosten und Südosten des Landes in, gemessen nach der Gesamtausdehnung Chinas, litoraler Nähe zur Küste. Das Land wird durch die imaginäre Heihe-Tengchong-Linie⁴⁴⁸ in einen westlichen, 57 Prozent großen und in einen östlichen, 43 Prozent des Staatsgebietes einnehmenden Teil

⁴⁴⁴ Das beeindruckteste Beispiel hierfür ist die sogenannte Große Mauer. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 3, 1997, S. 463.

⁴⁴⁵ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 16.

⁴⁴⁶ Vgl. ebd. S. 16.

⁴⁴⁷ Eine Schwemmebene ist eine größtenteils flache Geländeform, welche durch die Ablagerung von Sedimenten über Jahrtausende durch Flüsse aufgeschüttet wurde. Kennzeichen sind die hohe Fruchtbarkeit der Böden bzw. die regelmäßige Überflutung dieser. Bertelsmann, Vgl. Der Brockhaus, Band 13, 1997, S. 126.

⁴⁴⁸ Die Heihe-Tengchong-Linie ist eine imaginäre, diagonal vom Ort Heihe im Nordosten nach Tengchong im Südwesten verlaufende Linie, die China in zwei etwa gleich große Landesteile teilt. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 3, 1997, S. 461.

unterteilt. Die Bevölkerungsverteilung ist extrem unterschiedlich. Etwa 94 Prozent der multiethnischen Gesamtbevölkerung⁴⁴⁹ leben in den ostwärtigen 43 Prozent des Landes.

Die westlichen und südwestlichen Landesteile, der Himalaya, der Karakorum und das Hochland von Tibet sowie die Wüsten im Westen sind schwer bzw. kaum zugänglich. Jahrhundertlang boten sie natürlichen Schutz vor Invasoren aus dem süd- und westasiatischen Raum. Gerade diese Abgeschlossenheit erschwerte jedoch bis in die Gegenwart den ökonomischen und kulturellen Austausch mit anderen Kulturen. Die riesigen Steppen im Norden und Nordosten ermöglichten zwar die Invasion von nomadisierenden Reitervölkern, boten sich aber für eine nachhaltige Besiedelung ebenso wenig an wie die westlichen Landesteile. Die 14.000 Kilometer lange Küste ist im Norden flach, der anschließende südöstliche Küstenstreifen ist gebirgig, während der Süden bis zur vietnamesischen Grenze eher hügelig ist. Gemein ist allen angesprochenen Küstenabschnitten, dass entlang dieser eine hervorragende Zugänglichkeit zum Landesinneren gegeben ist.⁴⁵⁰ Die Erschließung des Landes erfolgte somit entlang der Flussläufe aus dem Osten, der meereszugewandten Seite Chinas. Bezogen auf Mahans Voraussetzungen bedeutet dies, dass China, obwohl vor allem kontinental verortet, im Wesentlichen nur von Osten, also von der Seeseite her, über ausgezeichnete Zugangsmöglichkeiten verfügt. Dies wird unter anderem durch die natürlichen Wasserwege, also die großen Flüsse wie den Jangtsekiang, den Gelben Fluss oder den Perlfloss möglich, die in riesigen Flussdeltas in den Pazifik münden. Die großen fruchtbaren Schwemmebenen im Osten mit ihren geringen Höhenunterschieden haben durch die Anlage eines weitverzweigten Systems von Kanälen eine seit der Antike andauernde intensive landwirtschaftliche Nutzung ermöglicht.⁴⁵¹ Diese Voraussetzungen begünstigten eine dichte Besiedelung und in Folge die Industrialisierung und das Entstehen von urbanen Ballungsräumen in den ostwärtigen Landesteilen. Da das weitläufige, fruchtbare Land ausreichend Möglichkeiten zur Entwicklung der chinesischen Gesellschaft bot, unterblieb auch eine Hinwendung zur See und damit eine Landnahme außerhalb des chinesischen Kernlandes. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die VR China von ihrer territorialen Ausdehnung und ihrer Verortung im Raum zwar als kontinentaler Akteur

⁴⁴⁹ Zahlreiche Landkreise weisen eine Bevölkerungsdichte von 800 – 900 Einwohner/km² auf. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 23.

⁴⁵⁰ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 157.

⁴⁵¹ Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 3, 1997, S. 465.

anzusprechen ist, sich aber aufgrund der geographischen Gegebenheiten die Bevölkerung und die wirtschaftlichen Zentren im östlichen, dem Pazifik zugewandten Teil des Landes konzentrieren.⁴⁵²

Im Kontext des zweiten Mahan'schen Kriteriums und im Kontext der chinesischen maritimen Ambitionen, so auch der *MSRI*, ist daher zu bewerten, dass die VR China über zumindest gute maritime Möglichkeiten auf ihrem Territorium verfügt. Negativ hingegen ist festzustellen, dass die chinesische Marine, die *PLAN*, zumindest bis dato, über keine wesentlichen vorgelagerten Stützpunkte, bzw. die VR China als Ganzes über keine nennenswerten Auslandsbesitzungen verfügt. Damit waren und sind den Möglichkeiten zur navalen *Power Projection* der *PLAN* enge Grenzen gesetzt. Zum zweiten Mal in Folge wird damit eine mögliche duale Nutzung der *MSRI* als logische Konsequenz zur Beseitigung dieser geostrategischen Einschränkungen erwartbar und geboten erscheinen.

4.2.2 Humanfaktoren im maritimen Kontext

Bevölkerung

Die VR China ist ein multiethnischer und multikultureller Staat. Die chinesische Bevölkerung konzentriert sich auf drei Großräume. Von Nord nach Süd sind dies erstens, die Hauptstadtregion Peking – Tianjin, in deren unmittelbarem Umfeld mehrere Millionenstädte zu finden sind. Zweitens, das Jangtse-Delta mit den Metropolregionen Nanjing, Shanghai und Suzhou und drittens, das Perlfluss-Delta mit den Megastädten Dongguan, Guangzhou, Hongkong und Shenzhen.⁴⁵³ Gemeinsam ist allen drei Großräumen, dass sie weniger als 300 Kilometer vom Meer entfernt liegen und damit, als im küstennahen Bereich – im *Littoral* zu verorten sind. Absicht der chinesischen Führung ist es, rund zehn Prozent der Bevölkerung, oder 140 Millionen Menschen, durch eine schulische und universitäre Bestenauswahl einer hochwertigen Ausbildung zuzuführen, um so ein entsprechendes elitäres Humanreservoir für Spitzenpositionen in Staat, Wirtschaft und Gesellschaft zu haben.⁴⁵⁴ Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die chinesische Führung über ein enormes, küstennah konzentriertes, teilweise qualitativ

⁴⁵² Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 157.

⁴⁵³ In China existieren 15 Megastädte mit gesamt über 260 Millionen Einwohnern und 150 weitere Millionenstädte. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 168.

⁴⁵⁴ Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21.11.2021).

hochwertig ausgebildetes, Bevölkerungspotenzial verfügt. Dies ermöglicht der KPCh eine Bestenauswahl für jeden Bereich des staatlichen Handelns zu treffen. Folglich verfügen die maritime Industrie Chinas, aber auch die Seestreitkräfte, die *PLAN* über ein nicht nur mehr als ausreichend quantitativ großes, sondern auch qualitativ hervorragend ausgebildetes Humanreservoir, aus dem sie ihre Mitarbeiter und Kader rekrutieren können.

Regierungsform

„China ist eine Zivilisation, die vorgibt eine Nation zu sein.“⁴⁵⁵ Die VR China⁴⁵⁶ versteht sich gemäß ihrer Verfassung⁴⁵⁷ als „sozialistischer Staat unter der demokratischen Diktatur des Volkes“. In der Realität wird das Land seit dem 1. Oktober 1949 durch die Machtübernahme der Kommunistischen Partei Chinas (KPCh) in Form eines autoritären Einparteiensystems regiert. Über dem Staat⁴⁵⁸ steht und wacht die allgegenwärtige und nahezu allmächtige Kommunistische Partei. Demokratie, obgleich mehrfach in der Verfassung erwähnt, findet keine praktische Umsetzung. Allgemeine, geheime und freie Wahlen oder eine Rechtsstaatlichkeit im westlich – pluralistischen Sinn sucht man im „Reich der Mitte“ vergebens. Breite politische Teilhabe der Masse der Staatsangehörigen findet nicht statt. Das Mitwirken der Bevölkerung am Aufbau, der Ausgestaltung und dem Erhalt des sozialistischen Gemeinwesens wird durch die KPCh vorgegeben. Dem Individuum wird keine wesentliche, demokratisch vermittelte Aufgabe zuteil. Entsprechend gering ist der Stellenwert des Individuums.⁴⁵⁹

Das höchste Staatsorgan ist, der chinesischen Verfassung folgend, das Parlament der VR China, der einmal im Jahr tagende Nationale Volkskongress.⁴⁶⁰ Dieser stellt de jure die Staatsmacht dar. Seine Abgeordneten wählen alle fünf Jahre die wesentlichen Funktionen der Volkrepublik welche daraus ihre Legitimation ableiten. Es sind dies der die

⁴⁵⁵ Lucien Pye in: Tim Marshall, Die Macht der Geographie, 2015, S. 47.

⁴⁵⁶ Landesstruktur: 23 Provinzen (einschließlich Taiwan), fünf autonome Regionen, vier Stadtbezirke; außerdem 147 territoriale Einheiten mit regionaler Autonomie, Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 75.

⁴⁵⁷ Verfassung von 1982 - Volksrepublik, Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21.11.2021).

⁴⁵⁸ Die Verfassungsänderungen 1993, 1999, 2004 und 2012 betonen stetig die absolute Führung der Partei, schreiben aber auch das Prinzip der sozialistischen Marktwirtschaft fest.

⁴⁵⁹ Vgl. Kissinger, Henry, China – zwischen Tradition und Herausforderung, 2011, S. 349.

⁴⁶⁰ Der Nationale Volkskongress (NVK) hat 2987 alle fünf Jahre von den Provinzparlamenten, den autonomen Regionen, Städten und der PLA gewählte Mitglieder. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21.11.2021).

Staatspräsident_in, der Staatsrat, der Oberste Volksgerichtshof, die Zentrale Militärkommission (ZMK)⁴⁶¹ und die Oberste Staatsanwaltschaft. Zwischen den jährlichen Tagungen steht der an Personen wesentlich kleinere Ständige Ausschuss des Nationalen Volkskongresses⁴⁶² stellvertretend an seiner Stelle. Der Ständige Ausschuss des Politbüros der KPCh⁴⁶³ zählt fünf bis sieben Personen und ist de facto die Regierung der VR China mit einer Vielzahl an Aufgaben und Funktionen.⁴⁶⁴ Das zentrale Verwaltungsorgan ist der Staatsrat. Dieser vollzieht die Staatsmacht. Der die Ministerpräsident_in steht dem Staatsrat vor.

Höchstes ziviles Amt der VR China ist jenes des der Staatspräsident_in.⁴⁶⁵ Amtsinhaber ist seit 2013 Xi Jinping, der zugleich als Generalsekretär der KPCh fungiert. Im Oktober 2017 wurde er für eine zweite, im Oktober 2022 für eine, außer bei Mao, nie dagewesene dritte Amtsperiode wiedergewählt.⁴⁶⁶ Da Xi Jinping die Funktionen des Generalsekretärs, des Staatspräsidenten und des Vorsitzenden der ZMK in seiner Person vereint, verfügt er über eine Sonderstellung und damit über eine außerordentliche Machtfülle.⁴⁶⁷ Gerade diese, betrachtet vor dem Hintergrund eines autoritären Einparteiensstaates, ruft zunehmend Besorgnis hervor. Pointiert meint hierzu Georg Soros⁴⁶⁸: „*This makes Xi Jinping to the most dangerous opponent of those who believe in open societies.*“⁴⁶⁹ Zusammenfassend wird festgestellt, dass die VR China somit politisch als ein autoritärer Staat anzusprechen

⁴⁶¹ Zentrale Militärkommission mit sieben Mitglieder. Vorsitzender: Xi Jinping, seit 15.11.2012, Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (27 11 2021).

⁴⁶² Ständiger Ausschuss des Nationalen Volkskongresses mit 175 Mitgliedern. Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21 11 2021).

⁴⁶³ Ständiger Ausschuss des Politbüros der KPCh; Vorsitzender: Xi Jinping, seit 15.11.2012; und sechs weitere. Vgl. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21 11 2021).

⁴⁶⁴ Diese Person formuliert die Gesetze und kontrolliert die Arbeit von Staatsrat, Zentraler Militärkommission, Oberstem Volksgericht und Oberster Volksstaatsanwaltschaft. Vgl. Der neue Fischer Weltalmanach-Länderatlas, 2017, S. 72.

⁴⁶⁵ Diese Person erlässt und setzt in Kraft die vom Nationalen Volkskongress verabschiedeten Gesetze. Die Person ernennt und entlässt den/die Ministerpräsidenten_in und dessen deren Stellvertreter_innen, die Staatskommissar_innen sowie die Minister_innen. Die Person erklärt den Kriegszustand, erteilt Erlässe zur Mobilmachung und ratifiziert Verträge und Abkommen mit anderen Staaten. Der Die Staatspräsident_in wird vom Nationalen Volkskongress gewählt oder gegebenenfalls wieder abgewählt. Jede_r chinesische Staatsbürger_in, der das 45. Lebensjahr vollendet hat, kann zum zur Staatspräsidenten_in gewählt werden. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltalmanach-Länderatlas, 2017, S. 38.

⁴⁶⁶ Dieser Vorgang wurde dadurch legitimiert, dass 2018 die Beschränkung seiner Amtszeit aufgehoben wurde. Somit kann er faktisch auf Lebenszeit regieren.

⁴⁶⁷ Diese Machtfülle hatte vor Xi Jinping nur Mao inne.

⁴⁶⁸ George Soros, (* 12. August 1930 in Budapest), US-amerikanischer Investor mit ungarischer Herkunft. Soros unterstützt aktiv Bürgerrechtsorganisationen. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Soros_George (26 12 2021).

⁴⁶⁹ George Soros, beim Weltwirtschaftsforum in Davos, 2019. Interview im ORF-Ö1 Morgenjournal, 25.01.2019.

ist. Die KPCh stellt die alles beherrschende und das Leben der Menschen durchdringende Institution des Landes dar. Dies bedeutete, dass einzig und allein die Ziele und Visionen der KPCh und ihrer Führer_innen jene entscheidende Größe darstellen, die alle Entscheidungsprozesse und Planungsvorgaben maßgeblich beeinflussen. Stimmenmaximierung zum Zwecke des Wahlgewinnes und das Denken in Legislaturperioden entfällt. Mit dieser Kontinuität hat die VR China einen entscheidenden Vorteil gegenüber westlich pluralistischen Demokratien. Mit der Vereidigung der Streitkräfte nicht auf den Staat, sondern auf die Partei, wird explizit zum Ausdruck gebracht, welche beherrschende Stellung die KPCh gerade im Bereich der Verteidigungspolitik und damit der strategischen Ausrichtung der Streitkräfte hat. Unter diesen Rahmenbedingungen kann die Außen- und Sicherheitspolitik der VR China langfristig zu erreichenden Zielen – *ends* dienen und diese auch entsprechend durch auf Kontinuität basierende Strategien und Planungsvorgaben – *ways* unterstützen. Die Umsetzung vielschichtiger Initiativen wie die maritime Seidenstrasse machen darin keine Ausnahme. Im militärstrategischen maritimen Bereich, der aufgrund der Komplexität seiner entsprechenden Mittel – *means* einen langen Planungshorizont benötigt, ergeben sich damit große geopolitische Vorteile.

Kultur und Gesellschaft

„Ein Chinese ist Konfuzianer, wenn es ihm gut geht; er ist Taoist, wenn es ihm schlecht geht; und er ist Buddhist im Angesicht des Todes.“⁴⁷⁰

Die VR China ein multiethnisches Land mit 56 Völkern⁴⁷¹ und einer Vielzahl von unterschiedlichen Sprachen und Dialekten. Von den 1,4 Milliarden Staatsbürger_innen sprechen 400 Millionen kein Mandarin.⁴⁷² Damit ist eine allumfassende und allgemein gültige Beschreibung des chinesischen Nationalcharakters nicht vollständig möglich. In China herrscht eine andere philosophische Denk- und Herangehensweise. Der Zugang zur christlich mediterran aufgeklärten Denkweise Europas ist für einen Chinesen ebenso herausfordernd, wie für den Europäer eine Grunddenkweise, die auf Konfuzius,

⁴⁷⁰ Chinesisches Sprichwort.

⁴⁷¹ Wenngleich die Hanchines_innen davon etwa 90 Prozent ausmachen. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltalmanach 2017, S. 42.

⁴⁷² Vgl. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltalmanach 2017, S. 42.

Buddhismus und Taoismus basiert.⁴⁷³ In China nimmt das Individuum nicht jene zentrale Position ein, wie in den aufgeklärten, pluralistisch liberalen Gesellschaftsordnungen Europas. Die Ein- und Unterordnung der einzelnen Person in das Gesamtsystem und damit das Sorgen für das Wohlergehen des Gemeinwesens, ultimativ der Nation, ist wesentlich bedeutender als die Wahrung der individuellen Grund- und Freiheitsrechte des Individuums.⁴⁷⁴ Die Metaebene dieser Denkweise ist die Philosophie des Tian-Xia, das Konzept allumfassender imperialer (Welt-) Herrschaft.⁴⁷⁵ Die Tatsache, dass China für mehrere tausend Jahre eine absolute Monarchie war und somit keine demokratische Tradition hat, vermag diese, dem westlich – pluralistischen Wertesystem entgegengesetzte Priorisierung unter anderem zu erklären.⁴⁷⁶ Mit der absoluten Herrschaft der chinesischen Kaiser verbunden war ein Feudalsystem mit all seinen menschenverachtenden Ausformungen wie der Leibeigenschaft. In der Mitte des 20. Jahrhunderts wurde dieses, nach einem blutigen Bürgerkrieg, durch ein ebenso rücksichtsloses kommunistisches Machtsystem nahezu lückenlos abgelöst.⁴⁷⁷ Als Folge dieser historischen Entwicklung ist es daher verständlich, dass das kaiserliche Verwaltungssystem ohne größere Probleme durch den dicht strukturierten Funktionärsapparat der KPCh abgelöst werden konnte. Diese konstante, restriktive und ohne Bürgerbeteiligungsformen wie in westlich-pluralistischen Staaten, strukturierte staatliche Verwaltung erklärt auch das ausgeprägte Obrigkeitsdenken und die nahezu unantastbare Position des Beamten_innentums in China.⁴⁷⁸ Die gerade in jüngster Vergangenheit thematisierten negativen Auswüchse, wie eine grassierende Korruption, ändert nichts an dieser Perzeption. Auch in der Gegenwart genießt die kommunistische Revolution gerade in ruralen Teilen des Landes enormes, wenn auch nicht mehr ganz kritikloses Ansehen.⁴⁷⁹ Dieses wird nur noch durch den landesweiten Respekt für den großen Vorsitzenden Mao Zedong⁴⁸⁰ überboten. Neben der Wahrnehmung der

⁴⁷³ Vgl. Wolf, Christian, Masterthesis LV Ak, Interview Thomas Novohradsky, Anhang, Beilage 2, S. 7ff.

⁴⁷⁴ Vgl. Kissinger, Henry, China – zwischen Tradition und Herausforderung, 2011, S. 349.

⁴⁷⁵ Vgl. Tingyang Zaho, Tian-Xia, Social Identities, Vol 12, No1, 2006, S. 29 und S. 41.

<https://www.tandfonline.com/action/doSearch?AllField=Tian+Xia&SeriesKey=csid20> (22.01.2023).

⁴⁷⁶ Vgl. Wolf, Christian, Masterthesis LV Ak, Interview Thomas Novohradsky, Anhang, Beilage 2, S. 7.

⁴⁷⁷ Vgl. Kissinger, Henry, China – zwischen Tradition und Herausforderung, 2011, S. 349.

⁴⁷⁸ Vgl. Schmidt-Glintzer, Das neue China, 7. Auflage, 2020, S. 76ff.

⁴⁷⁹ Die Kulturrevolution wird heute durchaus kritisch betrachtet. In der Kulturrevolution begann eine Welle von Terrorismus gegen Repräsentanten und Entscheidungsträger des Staates und die Intelligenz. Schulen und Universitäten blieben teils mehrere Jahre geschlossen. Das Individuelle sollte zerstört werden, die kommunistische Revolution permanent sein. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas – Länderatlas, 2017, S. 76.

⁴⁸⁰ Mao Zedong (* 26. Dezember 1893 in Shaoshan; † 9. September 1976 in Peking), chinesischer Revolutionär, Politiker und Autor. Er gründete 1949 die VR China, machte sie zur Atommacht und regierte

kommunistischen Periode betrachten die allermeisten Bürger_innen ihr Land unverändert als das „Reich der Mitte“. Die Selbstperzeption Chinas ist jene einer Nation, die auf eine mehrere tausend Jahre alte, ihren Nachbarn und weiten Teilen der Welt überlegene Hochkultur zurückblicken kann. Die kulturelle und territoriale Größe des chinesischen Herrschaftsbereiches und seine Jahrtausende überdauernde Beständigkeit werden mit Stolz betrachtet. Die Überwindung des im kollektiven Gedächtnis der chinesischen Nation eingebrannten, „Jahrhunderts der Schande“⁴⁸¹ wird maßgeblich Mao und der KPCh zugeschrieben. Bis heute wird die von 1839 bis 1949 währende Periode, in dem China seine Eigenständigkeit stückweise verloren hatte und damit zum Spielball fremder (westlicher) Mächte war, nicht vergessen.⁴⁸² „China hat, wie gesamt Südostasien ein sehr langes Gedächtnis. Ein Vergeben im christlichen Sinn, kennt man nicht.“⁴⁸³ Eine Wiederholung dieses, aus chinesischer Perzeption Jahrhundert der Unterdrückung, Ausbeutung und nationale Demütigung, ist folglich unter allen Umständen zu verhindern.⁴⁸⁴ Dieses „Niemals wieder!“ bildet daher einen ganz maßgeblichen Antrieb des chinesischen Nationalcharakters und wird auch von der aktuellen Führungsriege unter Xi Jinping stetig bemüht. Im Kontext der Jahrtausende währenden Kontinuität Chinas, sowohl als Staat wie als Hochkultur, ist es nachvollziehbar, dass der Faktor Zeit eine ganz andere Gewichtung hat wie in Europa.⁴⁸⁵ Daneben haben, sowohl für die Eliten des Landes, den Kadern der KPCh, aber auch der breiten Masse der Bevölkerung erkennbaren Vorteile eines kapitalistischen Wirtschaftssystems zu einem gesellschaftlichen Sinneswandel geführt. Die traditionelle, eher mit negativen Vorurteilen behaftete Einstellung gegenüber Handel und Gewerbe, konnte überwunden werden.⁴⁸⁶ Die Überzeugung, dass eine florierende Ökonomie, basierend auf internationalen Handelsbeziehungen, zum Vorteil einer prosperierenden chinesischen Nation ist, hat sich durchgesetzt. Dies ist, gemessen an der relativ kurzen Zeit der liberalisierten Wirtschaftsöffnung ebenso bemerkenswert wie nachvollziehbar und wird, einmal mehr von der KPCh für ihre Zwecke

sie absolut im Rahmen der kommunistischen Diktatur, bis zu seinem Tode. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 9, 1997, S. 39.

⁴⁸¹ Vgl. Schmidt-Glintzer, Das neue China, 7. Auflage, 2020, S. 18ff.

⁴⁸² Ungleichen Verträge, Opiumkriege, Boxeraufstand. Vgl. Kleinschmid, Harald, Das europäische Völkerrecht und die ungleichen Verträge um die Mitte des 19. Jahrhunderts, 2007, S. 122.

⁴⁸³ Thomas Novohradsky, Wie verstehe ich meine Chinesen, 2016, S. 7.

⁴⁸⁴ Vgl. Lysagh, Pdraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 31.

⁴⁸⁵ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 18.

⁴⁸⁶ Vgl. Thomas Novohradsky, Wie verstehe ich meine Chinesen, 2016, S. 13.

instrumentalisiert.⁴⁸⁷ Der Nutzung der See und des Seehandels kommt in diesen Transformationsprozess eine entscheidende Bedeutung zu.⁴⁸⁸ Die See wird von vielen Chinesen, unter anderem aufgrund der relativen Nähe der Ballungszentren zu ihr als etwas ganz Selbstverständliches wahrgenommen. Dazu Hi Chuen Mäder: „*Das Meer ist immer da und prägt unser Leben. Für den Beruf, aber auch für die Freizeit.*“⁴⁸⁹ Die Nutzung der See für chinesische Interessen ist, vor allem im Sinne Mahans als „*wide common*“ ebenso selbstverständlich. Die Instrumentalisierung Admiral Zeng He's und seiner ausgedehnten Seereisen sowohl als historische Narrativ für die *MSRI* durch die staatlichen Medien ist daher wenig verwunderlich.⁴⁹⁰ Eine neuerliche Hinwendung zur See, um letztendlich China als Seemacht auch in den Köpfen der Bevölkerung zu verankern, ist ein zumindest mittelfristiger Prozess.⁴⁹¹

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass sowohl die große Historie ihres Landes, die Wahrnehmung als Hochkultur, aber auch das „Jahrhundert der Schande“ im kollektiven Gedächtnis Chinas unverändert präsent ist. Ein Hintanhalten einer neuerlichen Fremdbestimmung durch ausländische Mächte ist aus Sicht der Chinesen unter allen Umständen zu verhindern und bildet geradezu ein Grunddogma im chinesischen *Mind Set*. Neben dem wahrgenommen persönlichen Wohlstand, ist eine starke Wirtschaft einer der Faktoren der dies zukünftig verhindern kann. Daneben ist eine eigenständige Außen- und Sicherheitspolitik, die sich nicht an westlichen Wertvorstellungen orientiert, unabdingbar. Projekte wie die *MSRI*, als Teil des Voranschreibens des chinesischen Erfolgsmodells werden daher positiv wahrgenommen. Die philosophische Metaebene der *MSRI* ist, wie der gesamten *BRI*, das Konzept des Tian – Xia eine Weltordnungstheorie. Diese stellt die philosophische Legitimation des staatlichen Handelns und damit, in letzter Konsequenz, der maritimen Seidenstrasse dar. Letztlich wird eine starke nationale Verteidigung als Garant für das erfolgreiche Beschreiten dieses eigenständigen Weges wahrgenommen. Damit kommt sowohl der *MSRI* als auch der *PLAN* als Teil dieser souveränitätsgarantierenden Anstrengungen eine enorme Bedeutung zu.⁴⁹²

⁴⁸⁷ Vgl. Schmidt-Glintzer, Das neue China, 7. Auflage, 2020, S. 110ff.

⁴⁸⁸ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 18.

⁴⁸⁹ Mäder, Markus und Mäder, Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S. 9

⁴⁹⁰ Vgl. Sakhuja, Vijay, Asian Maritime Power in the 21st Century, 2011, S. 256.

⁴⁹¹ Vgl. Lysagh, Padraigh, Interview, Anhang, Beilage VI, S. 33.

⁴⁹² Vgl. ebd. S. 33.

4.2.3 Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen

Maritime Wirtschaft

Im östlichen, küstennahen Raum des Landes konzentriert sich, analog den Ballungszentren, die chinesische Wirtschaft. Neben der Produktion für eine in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegene Inlandsnachfrage ist die chinesische Ökonomie stark exportorientiert. Damit ist sie auf einen leistungsfähigen maritimen Sektor und auf ein friktionsfreies Funktionieren des Seeverkehrs angewiesen. Chinas wirtschaftliche Entwicklung weist seit den liberalen Wirtschaftsreformen Ende der 1970er-Jahre unter Deng Xiaoping und der damit einhergehenden schrittweisen Öffnung des Marktes eine hohe Dynamik auf. In Folge konnte China damit von der immer intensiveren Globalisierung profitieren. Das durchschnittliche Wirtschaftswachstum liegt seit 2010 bei jährlich 6,7 Prozent. Seit 2010 ist China Exportweltmeister und seit 2016, gemessen an der Kaufkraftparität, die größte globale Volkswirtschaft. Auffallend dabei ist, dass die VR China weit globaler verankert ist als die anderen vier Akteure der indopazifischen Region. Die Abbildung 25 zeigt dies eindeutig. Der zivile maritime Sektor spielt dabei eine wesentliche Rolle.⁴⁹³ Die maritimen Industrien des Landes erzeugten 2006 geschätzte zehn Prozent des Bruttoinlandproduktes, rund 270 Mrd. US-Dollar.⁴⁹⁴ Ebenso markant ist, dass dieser Sektor eine starke Exportorientierung aufweist, von der Globalisierung besonders profitierte und über den Beobachtungszeitraum bis 2019 kontinuierlich ein Wachstum verzeichnete.

⁴⁹³ Sieben Meeresuniversitäten bzw. Fachschulen und 18 berufsbildende maritime Institute sorgen für die Ausbildung der chinesischen Seeleute. Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 68.

⁴⁹⁴ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 18.

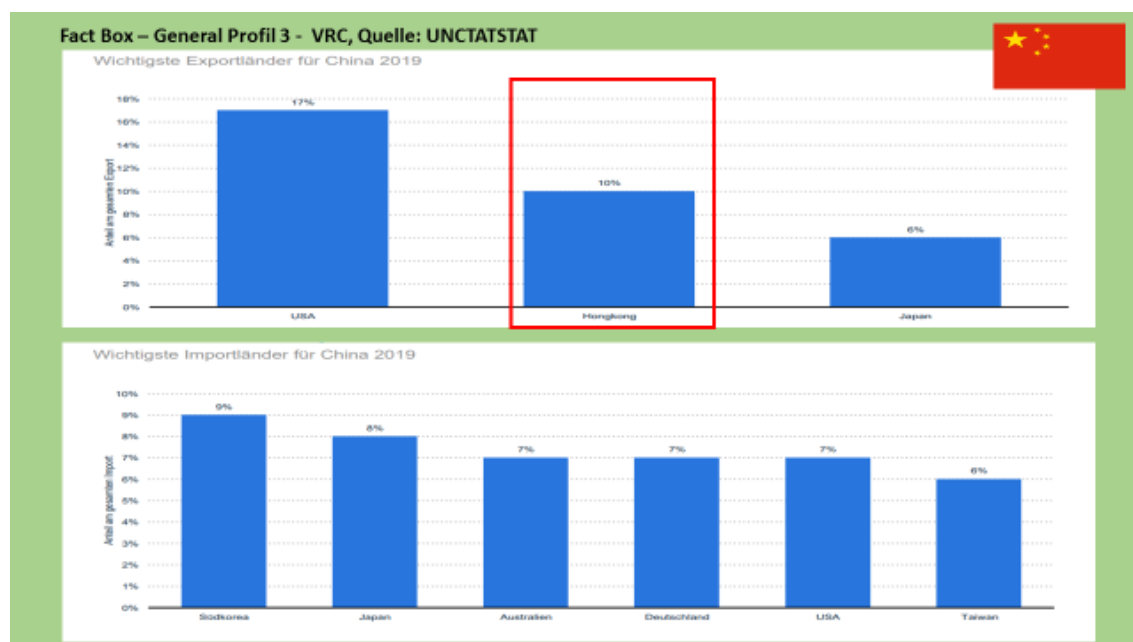


Abb. 25: Fakten Box - Ökonomie: Exporte und Importe der VR China⁴⁹⁵

Die VR China verfügt über eine große Anzahl von leistungsfähigen Werften, wie die *Dalian*-, *Guangzhou*- und *Jiangnan-Shipyard*⁴⁹⁶ und ist nach Südkorea und Japan die drittgrößte globale Schiffbaunation. Neben einer der größten Handels- und Hochseefischereifloten hat China mit *COSCO* und *Zhonggu Logistics* zwei der größten Containerreedereien weltweit.⁴⁹⁷ Daraus ergeben sich zwei, unmittelbar auf die maritime Komponente der VR China Einfluss nehmende Faktoren. Erstens, dass die Leistungsfähigkeit der exportorientierten Wirtschaft und des maritimen Sektors aufgrund ihrer starken Auslands- und hier speziell der Überseeorientierung massiv von der Sicherheit der Seeverbindungen der VR China abhängt. Jede auch nur kurzfristige Unterbrechung dieser würde schwerwiegende wirtschaftliche Folgen nach sich ziehen. Zweitens sind die chinesischen Außenhandelsbeziehungen, so auch die Auslandsdirektinvestitionen, *Forward Direct Investment (FDI)* ebenso weitverzweigt wie umfangreich. Mit Implementierung der *BRI* und damit *MSRI* wurden die Direktinvestitionen 2015, Abbildung 26 zeigt dies, gegenüber 2010 um 130 Prozent gesteigert. Danach wurden diese zwar zurückgefahren, verblieben aber immer noch auf hohem Niveau.

⁴⁹⁵ Abb.25: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/156/index.html> (13.12.2022).

⁴⁹⁶ Vgl. Neil Harvey, *The modern Chinese Navy*, 2016, S. 14ff.

⁴⁹⁷ Vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/apm-maersk-msc-cma-cgm-das-sind-die-groessten-container-reedereien-der-welt/25270048.html#> (28.11.2022).

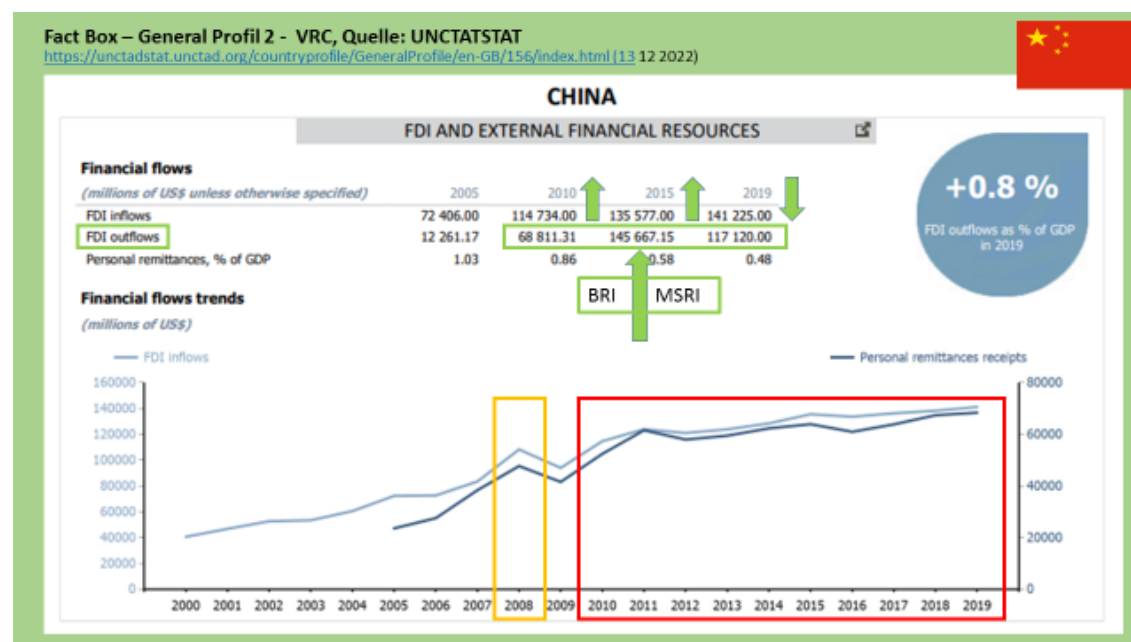
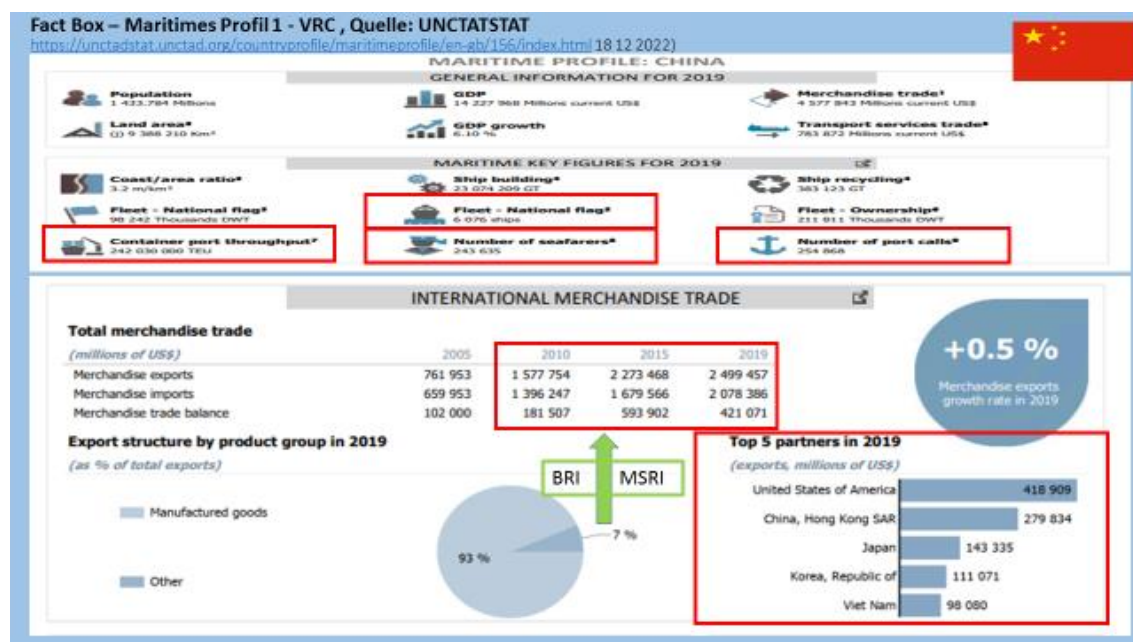


Abb. 26: Fakten Box - Ökonomie: FDI der VR China⁴⁹⁸

Die Steigerung der Auslandsverbindungen und Investitionen ist auch deshalb wichtig, weil drittens, die bisherige positive Entwicklung der chinesischen Wirtschaft den sensiblen Unwägbarkeiten eines globalisierten Weltmarktes unterworfen ist. Die Konsequenz dieser Entwicklungen ist, dass der wirtschaftliche Erfolg der Volksrepublik zunehmend von Faktoren abhängig ist, die wenig bis gar nicht durch die KPCh zu beeinflussen sind. Folglich sind Maßnahmen, die geeignet erscheinen, diese Unwägbarkeiten und Abhängigkeiten zu verringern und somit zu einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung beitragen können, ein Gebot der Stunde. Wirtschaftliche Prosperität ist ein wesentlicher Faktor für innenpolitische Stabilität und diese sichert in letzter Konsequenz das Überleben des Regimes. Das ist der Punkt, wo die *MSRI* ins Spiel kommt.

⁴⁹⁸ Abb.26: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/156/index.html> (13 12 2022).

Abb. 27: Fakten Box Maritim 1 - VR China 2019⁴⁹⁹

Energie und Ressourcen

Die VR China verfügt über bedeutende mineralische und fossile Ressourcen. Allen voran sind dies die drittgrößten Kohlevorkommen der Welt. Im Westen des Landes, in der Uigurenprovinz Xinjiang werden geschätzte 24 Milliarden Barrel an Erdölvorkommen vermutet. China verfügte im Jahr 2020 über Erdgasreserven von rund 8,4 Billionen Kubikmetern⁵⁰⁰ und besitzt mit 1,2 Milliarden Tonnen erhebliche Vorkommen an metallischen Erzen.⁵⁰¹ Im Bereich der Seltenen Erden hält China über 70 Prozent der globalen Vorräte und exploriert mehr als 95 Prozent der globalen Produktion dieser Rohstoffe.⁵⁰² Trotz dieses Reichtums an Rohstoffen ist die chinesische Wirtschaft zum überwiegenden Teil auf seegestützte Importe, vor allem von Rohöl, Kohle und Eisenerz angewiesen. Exemplarisch sei hier angeführt, dass China fast die Hälfte seines Erzverbrauches im Ausland, vorwiegend in Australien, decken muss.⁵⁰³ China ist seit 1996

⁴⁹⁹ Abb. 27: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/156/index.html> (18.12.2022).

⁵⁰⁰ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40731/umfrage/china-nachgewiesene-erdgasreserven-in-billionen-kubikmeter/> (03.12.2022).

⁵⁰¹ https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Eisenerzf%C3%B6rderer (03.12.2022).

⁵⁰² Vgl. Fischer, Der neue Fischer Weltatlas-Länderatlas, 2017, S. 98.

⁵⁰³ Im Jahr 2009 kaufte China in anderen Ländern 444 Mio. Tonnen Eisenerz. https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Eisenerzf%C3%B6rderer (03.12.2022).

auf den Import von Rohöl angewiesen. Die chinesischen Rohölreserven sind vorwiegend im Norden und Nordosten und hier vor allem in der Provinz Shandong, konzentriert.⁵⁰⁴ Der Rohölbedarf stieg im Vergleichszeitraum von 9,6 Millionen Barrel/Tag 2011 auf 14,4 Millionen Barrel/Tag 2020. Das bedeutet eine Zunahme von 50 Prozent in zehn Jahren⁵⁰⁵. Im Bereich Erdöl importiert das Land mehr als die Hälfte seines Bedarfes über den Seeweg⁵⁰⁶, konkret durch die Straße von Malakka. Chinas damaliger Präsident Hu Jintao prägte in diesem Zusammenhang im November 2003 den Begriff des *“Malakka Dilemmas”*⁵⁰⁷. Diese Rohstoffabhängigkeit Chinas, vor allem im Bereich fossiler Brennstoffe, erklärt das unmittelbare Interesse an militärisch abgesicherten und damit auch in Krisenzeiten friktionsfrei funktionierenden Seeverbindungen. Diese Abhängigkeit ist im neorealistschen Verständnis eindeutig als negativ zu beurteilen. Da es das Ziel jedes Akteurs, so auch der VR China, sein muss, seine Abhängigkeiten und damit seine Verletzlichkeit zu mitigieren, wird die Bedeutung der MSRI als Teil der maritimen Strategie der VR China bewusst. Sie muss, betrachtet unter dem Gesichtspunkt der Ressourcenabhängigkeit, auch als ein Mittel eingeordnet werden, um genau diese Verletzlichkeit Chinas zu reduzieren. Die vielfältige Bedeutung der maritimen Seidenstraße wird, einmal mehr, offensichtlich.

4.2.4 Maritime Infrastruktur der VR China

Physische Beschaffenheit - Küsten und Wasserwege

Die chinesischen Ost- und Südost-Küste weisen aufgrund ihrer enormen Nord – Süd Ausdehnung und ihrer topographischen Eigenheiten eine höchst diverse physische Beschaffenheit auf. Der Topographie des Landes folgend, fließen Chinas große Flüsse⁵⁰⁸ von West nach Ost. Im flachen Küstenland sind sie, aufgrund des geringen Höhenunterschiedes, auch für Hochseeschiffe sehr gut schiffbar und münden in großen Deltas in die Randmeere des Pazifiks. China verfügt über 123.000 Kilometer schiffbare

⁵⁰⁴ Vgl. Henings, Denis, Chinas Ölbedarf und seine Auswirkungen auf die Außen- und Sicherheitspolitik, 2006, S. 45.

⁵⁰⁵ Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40340/umfrage/china-erdoelverbrauch-in-tausend-barrelprotag/> (21 02 2023).

⁵⁰⁶ Vgl. <https://www.degruyter.com/document/doi/10.1524/9783486599992.71/html> (23 01 2023).

⁵⁰⁷ Vgl. ebd. (23 01 2023).

⁵⁰⁸ Der Jangtsekiang (kurz *Jangtse*) ist mit einer Gesamtlänge von 6.300 Kilometer der längste Fluss Chinas gefolgt vom Gelben Fluss (Huang He) mit einer Gesamtlänge von 5.464 km. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 124.

Flüsse und Kanäle.⁵⁰⁹ Die kapazitätsmäßige Verdoppelung dieser für Chinas essenziellen Wasserwege und Häfen innerhalb von zehn Jahren, 2010 bis 2020 geplant, wird vermutlich erst bis 2025 endgültig abgeschlossen sein.

Die Flussdeltas sind für die Anlage von Häfen, wie z. B. Shanghai und Ningbo hervorragend geeignet.⁵¹⁰ Daneben bietet die chinesische Küste eine große Anzahl von natürlichen, gut geschützten, tiefen Buchten aller Größenordnungen. Natürliche Häfen wie Tsingtao und Dalian, das ehemalige zaristische Port Arthur⁵¹¹, geben davon Zeugnis. Diese hervorragenden natürlichen Voraussetzungen geben vielen der insgesamt 1.400 chinesischen Häfen ausgezeichnetes Entwicklungspotenzial.⁵¹² 2015, zwei Jahre nach dem offiziellen Start der *MSRI*, waren von den 20 größten Containerhäfen der Welt acht, von den zehn weltgrößten Häfen, gemessen am Umschlag, fünf in China. Durch die Konzentration der Wirtschaft entlang der Küste ergeben sich kurze küstennahe Transportwege. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass sowohl der Binnen- wie auch der küstennahe und der Hochseeschifftransport für die chinesische Wirtschaft eine große Bedeutung haben.

Häfen und deren Infrastruktur

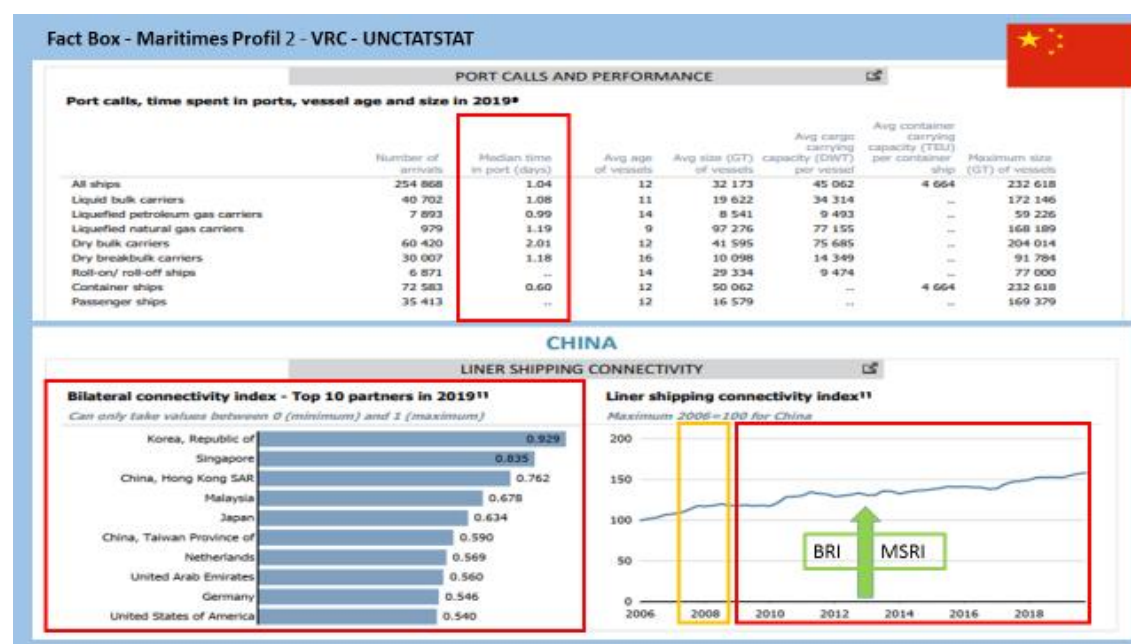
Abbildung 28 zeigt die durchschnittlichen *Turn Around* Zeiten der chinesischen Häfen. Markant ist, dass sie, mit Ausnahmen des *Bulk* Sektors, bei der Normmarke eins bzw. im Containersektor sogar bei 0,6 Tage Umschlagszeit liegen. Dies bedeutet, dass die chinesische Hafeninfrastruktur nicht nur zum internationalen Standard aufgeschlossen hat, sie setzt mittlerweile neue Maßstäbe. Gesamt gesehen haben die chinesischen Häfen eine durchschnittliche Umschlagzeit von 1,04 Tage und liegen damit im Vergleich mit den vier anderen Akteuren auf Platz drei. Den direkten Vergleich mit dem geopolitischen Konkurrenten Indien kann die Volksrepublik klar für sich entscheiden (Vgl. Abb. 41, S. 153)

⁵⁰⁹ Im Jahr 2005 waren davon 8.631 Kilometer in Klasse drei oder höher eingestuft. Klasse drei bedeutet, nutzbar für Schiffe mit 1.000 Tonnen Gesamtgewicht. 15.328 Kilometer waren als Klasse vier ausgewiesen, das heißt nutzbar für Schiffe bis 500 Tonnen Gesamtgewicht. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 126.

⁵¹⁰ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 126.

⁵¹¹ Port Arthur war, neben Wladiwostok der wichtigste Flottenstützpunkt der Fernostflotte der zaristischen Marine. in: https://de.wikipedia.org/wiki/Port_Arthur (02 12 2022).

⁵¹² Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 128 – 129.

Abb. 28: Fakten Box Maritim 2 – VR China 2019⁵¹³

Mit 254.068 *Port Calls* 2019 ist ein stetiger Anstieg zu verzeichnen. Die VR China liegt hier im Vergleich der fünf Akteure an erster Stelle.⁵¹⁴ Durch die massiven Investitionen in den Ausbau dieser, nicht zuletzt durch die Implementierung der *MSRI* (Abb. 28 unten rechts) konnte, trotz wirtschaftlicher Turbulenzen, eine konstante Aufwärtsentwicklung auf bereits hohem Niveau sichergestellt werden.

Die Seehäfen der VR China lassen sich in drei Großregionen unterteilen. Erstens der Raum der Bohai Bucht, zweitens die Jangtse Mündung und drittens das Delta des Perl Flusses. Tianjin, Shanghai und Hongkong stellen jeweils die führenden Regionshäfen dar. Dazwischen gibt es entlang der Ostküste mit Lianyungang, Xiamen und Fangcheng eine Reihe weiterer bedeutender Seehäfen.⁵¹⁵ Im Kontext dieser Arbeit werden die drei Großregionen betrachtet, wobei auf die drei größten Seehäfen der VR China, zwei davon sind Teil der *MSRI*, fokussiert wird.

⁵¹³ Abb. 28; Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/156/index.html> (18.12.2022).

⁵¹⁴ Vgl. UNCTAD Calculations, Tabelle 32 in Review of Maritime Transport 2020, S.71.

⁵¹⁵ Vgl., ebd. S. 74.

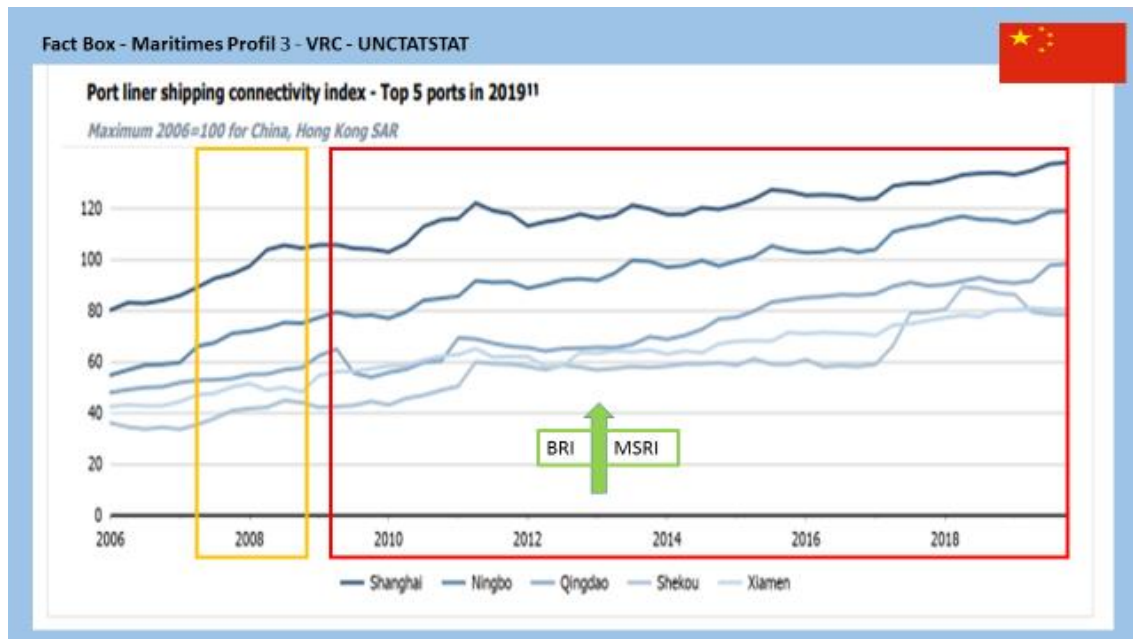


Abb. 29: Fakten Box Maritim 3 – VR China 2019⁵¹⁶

Abbildung 29 zeigt den *Port Liner Shipping Connectivity Index* der fünf bedeutendsten chinesischen Häfen. Über den gesamten Beobachtungszeitraum ist ein kontinuierlicher Anstieg feststellbar. Durch die Implementierung der *MSRI* kann, zumindestens vordergründig, kein merklicher Einfluss festgestellt werden. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch festzuhalten, dass 2010 nur Shanghai den Wert 100, also die gesetzte Spitzenmarke aus 2006, knapp überschritten hatte. 2020 waren es im Gegensatz dazu bereits drei Häfen, Shanghai, Ningbo und Qingdao. Das bedeutet, dass auch im Bereich *Port Liner Shipping Connectivity* die chinesischen Häfen, ausgehend von einem hohen Niveau, eine deutliche Steigerung erzielten. Die *MSRI* war dafür nicht der alleinige Grund, doch sie half mit ihren Infrastrukturmaßnahmen wesentlich mit, ein kontinuierliches Wachstum zu ermöglichen.

⁵¹⁶ Abb. 29: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/156/index.html> (18.12.2022).



Abb. 30: Map Box - Infrastruktur: Shanghai⁵¹⁷

In der Region Jangtse Mündung konkurrieren die beiden Häfen Shanghai und Ningbo-Zhoushan um die erste Position. Der Hafen von Shanghai ist der größte Containerhafen der Welt und besitzt auch den größten vollautomatisierten Terminal weltweit. Insgesamt besteht Shanghai, wie aus der Abbildung 30 ersichtlich ist, aus zehn Anlagen, darunter der vorgelagerten Tiefwasserhafen Yangshan⁵¹⁸ sowie eine Reihe von Terminals am Jangtsekiang. Mit einer Wassertiefe von 16 m bietet Shanghai gesamt 1.200 Liegeplätze, davon 12 Prozent, also nahezu 150 Liegeplätze für Großcontainerschiffe bzw. VLCC.⁵¹⁹ Ein Nachteil von Shanghai ist, bedingt durch die Lage im Delta des Jangtse, seine Schlickablagerungen. Diese erfordern regelmäßige Arbeiten zum Erhalt der unabdingbaren Fahrrinntiefe. Damit sind die Unterhaltskosten im Vergleich mit anderen Häfen etwas höher. Die Hauptumschlagprodukte von Shanghai sind Container, Kohle, Stahl und Maschinen.⁵²⁰

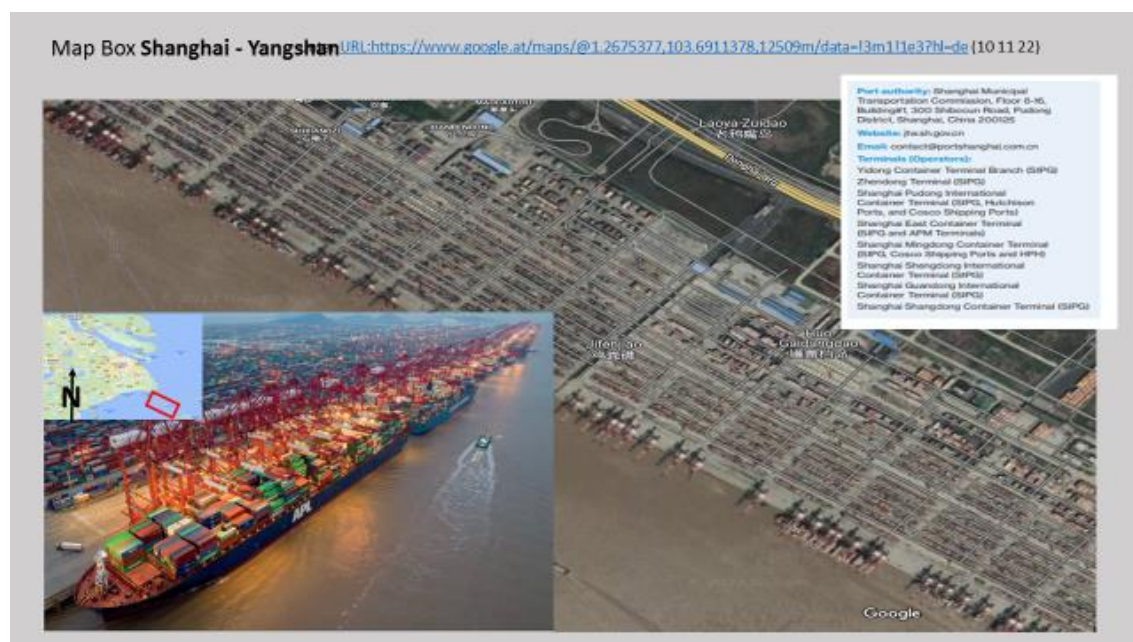
⁵¹⁷ Abb.30: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.at/maps/@31.3322264,121.6537325,2380m/data=!3m1!1e3> (15 11 2022).

⁵¹⁸ Die Insel Yangshan ist mit der Bohai Brücke der längsten Seebrücke der Welt mit dem Festland verbunden. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai (04 02 2023).

⁵¹⁹ Vgl. http://www.worldportsource.com/ports/maps/CHN_Port_of_Shanghai_411.php (04 02 2023).

⁵²⁰ Vgl. shanghai@advantageaustria.org (07 01 2023).

Abb. 31: Map Box Infrastruktur: Shanghai - Yangshan ⁵²¹

Der, siehe Abbildung 31, mittels der Bohai Brücke und Dämmen mit dem Festland verbundene, vorgelagerte Tiefwasserhafen Yangshan sichert Shanghais Position als führender Containerhafen der Welt zumindestens mittelfristig ab. Mit einer Pierlänge von über 2 km, können künftig bis zu 20 Containerschiffe der Malakkamaxklasse mit einer Umschlagszeit von 15 Stunden, siehe Abbildung 27, abgewickelt werden. Um sich die Leistungsfähigkeit dieses Hafens der Superlative besser vorstellen zu können, und damit auch die Bewertung besser nachvollziehbar zu machen, werden diese Zahlen hier kurz verdeutlicht. Ein Containerschiff der Malakkamaxklasse hat derzeit bis zu 22.000 - 20 Fuß Container an Bord. Bei 20 Schiffen am Pier bedeutet das, dass in weniger als einem Tag 440.000 Container umgeschlagen werden können.⁵²² Der Hafen von Shanghai wird daher wie folgt bewertet.

Piers: > als zehn für Öltanker & Containerschiffe zumind. d PANAMMAX/ MALAKKAMAX-Klassen zur // Be- & Entladung.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit <i>turn around</i> Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
3	3	3

Abb. 32: Bewertung Shanghai⁵²³

⁵²¹ Abb. 31: Bearbeitung: Autor, Quelle:

[URL:https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12.509m/data=!3m1!1e3?hl=de](https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12.509m/data=!3m1!1e3?hl=de) (10 11 22).

⁵²² Vgl. shanghai@advantageaustria.org (07 01 2023).

⁵²³ Abb. 32: Graphik: Autor, Quelle: Autor

Abb. 33: Map Box - Infrastruktur: Ningbo⁵²⁴

Ningbo besitzt eine Wassertiefe von 25m und verfügt über 700 Liegeplätze für Hochseeschiffe. 17 Prozent davon, oder knapp 120 Liegeplätze sind für Großcontainerschiffe bzw. VLCC oder und *Dry Bulk Carrier* zu verwenden. Ningbo bedient über 180 *SLOC* und, ein wesentlicher Vorteil gegenüber Shanghai, ist schlickfrei. Die umgeschlagenen Hauptgüter sind Container, Kohle, Stahl, Maschinen und Erz.⁵²⁵ Ningbo wird daher in der Zusammenschau dieser Faktoren wie folgt bewertet:

Piers: > als zehn für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX/ MALAKKAMAX-Klassen zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
3	3	3

Abb. 34: Bewertung Ningbo⁵²⁶

Beiden Häfen, Shanghai und Ningbo gemein ist, dass die Be- und Entladeeffizienz, also die *Turnaround*-Zeiten, nahezu gleich sind.⁵²⁷

⁵²⁴ Abb. 33: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.google.at/maps/@29.9417322,121.8420127,9659m/data=!3m1!1e3> (13 11 22).

⁵²⁵ Vgl. shanghai@advantageaustria.org (07 01 2023).

⁵²⁶ Abb. 34, Graphik: Autor, Quelle: Autor

⁵²⁷ Vgl. <http://english.chinaports.org/Ports/Index.html> (08 01 2022).

Die Häfen des Perlfussdeltas konzentrieren sich rund um die Häfen von Hongkong, Shenzhen und Guangzhou als die zentralen Dreh- und Angelpunkte. Guangzhou, 100 km von der Mündung des Perlfusses entfernt, ist seit 2020 fünftgrößter Hafen der Welt und unterteilt sich in fünf Abschnitte. Als ein Hafen der *MSRI* wird er kontinuierlich mit Mitteln der *AIIB* ausgebaut. Er verfügt über 643 Liegeplätze für Schiffe aller Größenordnungen. Von den Charakteristika ist er mit Ningbo vergleichbar und ist folglich wie dieser zu bewerten.⁵²⁸

Conclusio

Als Conclusio der letzten beiden Abschnitte können daher zwei Feststellungen getroffen werden: Erstens ist positiv anzuführen, dass die VR China eine große Anzahl von gut schiffbaren Flüssen und durch Kanäle vernetzte Binnenwasserstraßen aufweist. Ebenso vorteilhaft im Sinne Mahans ist die Geographie der chinesischen Küste, welche eine Vielzahl von ausgezeichneten natürlichen Häfen bietet. Beim zweiten Punkt, jener nach der Autarkie im Bereich der Bodenschätze, stellt sich die Situation ambivalenter dar. China verfügt zwar über eine Reihe von hochwertigen Erzen und Seltenen Erden, ist aber, vor allem bei fossilen Energieträgern Kohle und Erdöl, von seegestützten Importen abhängig. Zur Besorgnis Pekings verlaufen diese *SLOC* durch höchst sensible Meeresengen wie die Straße von Malakka.⁵²⁹ Einmal mehr ist daher für die VR China geboten, den Restriktionen ihrer geographischen Verortung mit allen Mitteln zu begegnen um, im Sinne des Neorealismus, die daraus abzuleitenden Abhängigkeit und somit ihre Verwundbarkeit zu reduzieren.⁵³⁰ Damit ist, einmal mehr, die *MSRI* sowohl eine *probater way* als auch ein *mean*, um dies zu tun. Ihre, als Hypothese dieser Arbeit angenommene Dualität manifestiert sich erneut.

⁵²⁸ Vgl. <http://english.chinaports.org/Ports/Index.html>. (08 01 2022).

⁵²⁹ Vgl. ebd. S. 168. (08 01 2022).

⁵³⁰ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 17.

4.3 Indien

Offizielle Bezeichnung: Indische Republik (<i>Republic of India</i>)		
Staatsform: Verfassung von 1950 Parlamentarische Bundesrepublik	Staatsoberhaupt: Staatspräsident Ram Nath Kovind	Pol. System: Parlamentarische Demokratie, 28 Bundesstaaten & sieben Union Territorien
Größe gesamt/Rang: 3.287.490 km ² (7.)	Außengrenzen Land: 13.888 km	Küstenlänge: 7.516 km
Bevölkerung/Dichte: 1.339.180.000 (2.) / 407 Ew/km ²	BIP: 1.676 Mrd. US- realer Zuwachs: 7,2 %	Militärausgaben: 81,36 Mrd (2022); 55,9 Mrd. US-\$ = 2.47 % des BIP (2016)
Mitglied in: UNO, Commonwealth, Internationaler Währungsfond, Weltbank, WHO, BRICS, G20, G33, Südasiatischen Vereinigung für regionale Zusammenarbeit (SAARC), SOC		
Nachbarländer (sechs terrestrische): Pakistan, China, Nepal, Bhutan, Myanmar, Bangladesch; (zwei maritime): Sri Lanka, Malediven		

Abb. 35: Fakten Box Allgemein – Indien⁵³¹

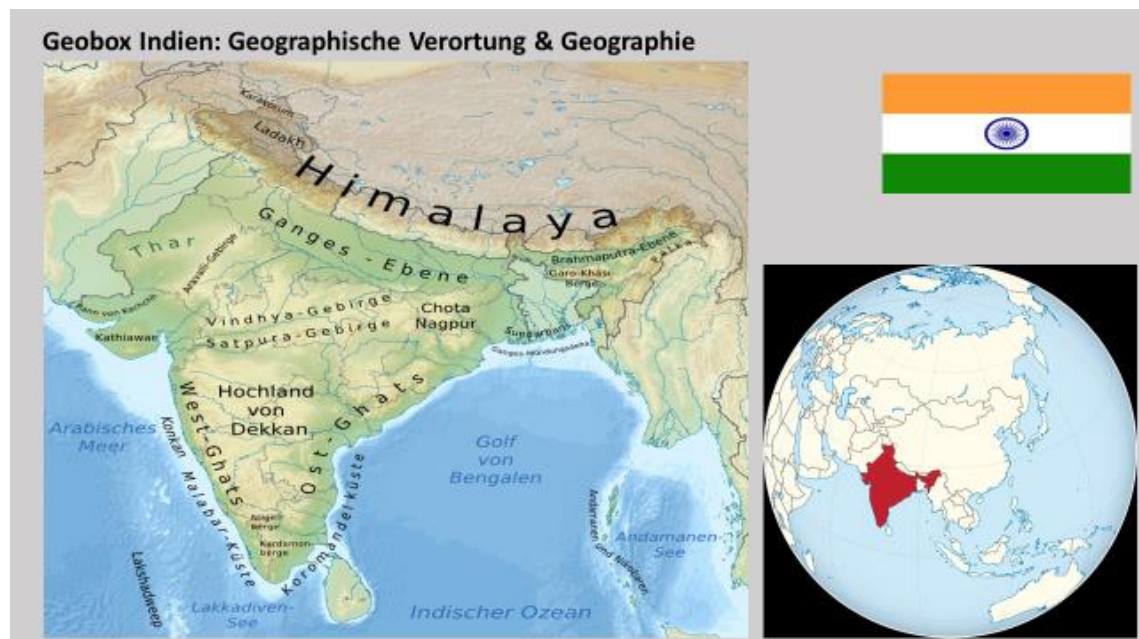


Abb. 36: Geo Box: Die geostrategische Lage Indiens⁵³²

⁵³¹ Abb. 35, Fact box: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/in.html> (05 03 2020).

⁵³² Abb. 36: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Indien> (16 02 2022).

4.3.1 Maritime Geographie

Geographische Lage

Mit 3.287.490 km² ist die Republik Indien der siebent größte Staat der Erde. Das Land vereinnahmt damit den größten Teil des gleichnamigen südasiatischen Subkontinentes.⁵³³ Mit einer Nord-Süd-Ausdehnung gerechnet vom Karakorum bis zur Südspitze dem Kap Komorin, erstreckt es sich über rund 3.200 Kilometer, in West-Ost-Richtung über rund 3.000 Kilometer. Im Sinne Mahans sind diese enormen Dimensionen und die damit verbundene, große strategische Tiefe eindeutig als Vorteil zu werten. Das Land wird im Norden durch die Gebirgsketten des Karakorums und des Himalayas begrenzt. Der Indische Ozean umschließt das Staatsgebiet auf einer Länge von 7.516 Kilometer im Südwesten, Süden und Südosten.⁵³⁴ Die in Summe über 21.000 Kilometer Landgrenzen und Küstenlängen teilt Indien mit sechs terrestrischen und mit zwei maritimen Nachbarn.⁵³⁵ Diese geographische Verortung Indiens hat Vor-, aber auch Nachteile. Positiv ist anzuführen, dass es über einen ausgezeichneten und im Gegensatz zur VR China uneingeschränkten Zugang zu den Weltmeeren, konkret zum Indischen Ozean⁵³⁶, verfügt. Die geographische Verortung unmittelbar an den wichtigsten Seeverbindungen der Gegenwart, jenen von Europa nach Asien, ist ebenso ein Vorteil. Die lange und teilweise umstrittene Landgrenze zu instabilen Nachbarn, allen voran Pakistan, stellt sich hingegen eindeutig negativ dar.⁵³⁷ Zudem liegt das indische Kernland, das Pandschab⁵³⁸ in operativer Reichweite der pakistanischen Armee. Damit wird der grundsätzlich vorhandene Vorteil der großen strategischen Tiefe eindeutig geschwächt. Im maritimen Zusammenhang bedeutet dies, dass der Schutz dieser durch die indischen Landstreitkräfte erhebliche budgetäre Mittel bindet. Diese fehlen in Folge bei der Ausstattung der indischen Marine. Aus indischer Sicht ebenso nachteilig ist, dass im unmittelbaren Umfeld Indiens Akteure

⁵³³ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 123.

⁵³⁴ Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/699751/umfrage/laender-mit-der-laengsten-kueste/> (16.01.2023).

⁵³⁵ Der nördliche Teil des umstrittenen Kaschmir steht seit 1949 unter pakistanischer Kontrolle (Waffenstillstandslinie). Damit hat Indien keine gemeinsame Grenze mit Afghanistan mehr. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 7, 1997, S. 349.

⁵³⁶ Der Indische Ozean unterteilt sich im Westen Indiens in die Arabische See, im Osten in den Golf von Bengalen. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 123.

⁵³⁷ Am deutlichsten tritt dieser Konflikt in der Region Kaschmir zutage.

⁵³⁸ In diesem Zusammenhang sei an die drei Schlachten bei Panibat (1526, 1556 und 1761) erinnert. Diese liegt genau am jener geographischen Engstelle, welche von Nordwesten her den operativen Zugang zum Pandschab bildet. Vgl. Stig Förster, Schlachten der Weltgeschichte, 2003, S. 123ff.

wie die USA bereits über Marinestützpunkte⁵³⁹ verfügen. Der Umstand, dass neue Akteure, allen voran die VR China, geopolitische Initiativen wie die *MSRI* im der *IOR* vorantreiben, ruft in Neu-Delhi Besorgnis hervor. Häfen zu pachten und auszubauen, die in nächster Nähe zur indischen *EEZ* und den essenziellen *SLOC* liegen, die in Zukunft auch als Marinestützpunkte genutzt werden können, fordert Indien zum Handeln heraus.⁵⁴⁰ Die *MSRI* als Mittel der chinesischen *Power Projection*? Unter den beschriebenen geographischen Gesichtspunkten ist dies für den Akteur Indien die wahrscheinlichste Beurteilung.

Territoriale Ausdehnung

Indien wird von Nord nach Süd von drei Großlandschaften charakterisiert. Im äußersten Norden und Nordosten hat Indien Anteile am Himalaya und Karakorum. Diese höchsten Gebirge der Welt riegeln Indien nach Norden und Nordwesten hin ab. Damit haben sie eine vergleichbare Wirkung wie in umgekehrter Richtung für die VR China. Südlich davon liegt die 650.000 km² große nordindische Tiefebene mit einer Ost-West-Ausdehnung von 1.600 Kilometern.⁵⁴¹ Verkehrstechnisch ist dieser Raum, vom welligen, offenen Tafelland nördlich der Wüste Thar bis zur Ganges-Tiefebene im Osten am besten erschlossen.⁵⁴² Einschränkung ist jedoch festzustellen, dass die terrestrische Verkehrsinfrastruktur, Bahn und Straße⁵⁴³, oftmals noch aus der Kolonialzeit stammt, daher veraltet ist und den Anforderungen eines modernen Staates nicht standhält. Damit ergeben sich gewaltige, bis dato nur teilweise gelöste, Herausforderungen bei der infrastrukturellen Anbindung von Häfen. Weiter Richtung Süden nimmt das Hochland von Dekkan einen Großteil der sich nach Süden hin verjüngenden, keilförmigen Halbinsel ein. Dieses wird durch zwei Küstengebirge, die West- und Ostghats flankiert.⁵⁴⁴ Drei vorgelagerte Inselgruppen im nördlichen Indischen Ozean gehören zu Indien. Dies sind zunächst die Korallenatolle von Lakshadweep rund 300 Kilometer westlich der Malabarküste.⁵⁴⁵ In der Andamanensee

⁵³⁹ Diego Garcia, ist das größte Atoll der Chagos Inselgruppe im Indischen Ozean. Auf dem Atoll befindet sich ein amerikanischer Luftwaffenstützpunkt.

⁵⁴⁰ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 26.

⁵⁴¹ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 181.

⁵⁴² Vgl. ebd. S. 123.

⁵⁴³ Das indische Straßennetz umfasst eine Länge von 3,3 Millionen Kilometern, wovon nur etwa die Hälfte asphaltiert ist. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehr_in_Indien (04 12 2022).

⁵⁴⁴ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 123.

⁵⁴⁵ Diese umfassen die Inselgruppen der Lakkadiven, Amindiven und die Insel Minicoy. Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 123.

liegen, in 1.000 bzw. 1.600 Kilometer Entfernung, die Andamanen und Nikobaren.⁵⁴⁶ Im maritimen Kontext ist es wesentlich festzuhalten, dass Indien, ähnlich wie die VR China, bislang kaum über Auslandsbesitzungen oder Stützpunkte verfügte. Mit dem Ausbau Port Blairs (Abbildung 47) auf den Andamanen beginnt Indien diesen Umstand zu ändern.⁵⁴⁷ Mit diesem besitzt die indische Marine einen Stützpunkt, der nur 570 km vom Ausgang der Straße von Malakka entfernt ist.⁵⁴⁸ Damit ist man bestrebt, Flagge zu zeigen und chinesischen Projekten in der nördlichen *IOR*, wie z. B. dem Hafen von Hambantota auf Sri Lanka, entgegenzuwirken.⁵⁴⁹ Im Kontext der für Indien bedeutenden *SLOC*, werden die Implikationen der *MSRI*, hier in Form der navalen Reaktion Indiens, sichtbar.

Zusammenfassend ist die ungeteilte, lange Küstenlinie der indischen Halbinsel und damit der uneingeschränkte Zugang zum Indischen Ozean eindeutig als Vorteil im Sinne Mahans anzusprechen. In Zusammenschau mit dem geographisch im Nordwesten verorteten politischen Widersacher Pakistan, stellt der offene ungeschützte Westen des Landes einen eindeutigen Nachteil dar. Jeder Grenzzwischenfall mit Pakistans zieht eine unmittelbare Reaktion Indiens nach sich.⁵⁵⁰ Die Interdependenz Indiens wird augenscheinlich spürbar. Ebenso augenscheinlich sind die maritimen Infrastrukturprojekte der VR China in der nördlichen *IOR*. Will Indien in der *IOR* weiterhin ein Faktor sein, wird es auf diese chinesische Herausforderung eine strategische Antwort geben müssen. Folglich ist eine indische Hinwendung zur See zwingend geboten und es lässt sich das forschungsleitende Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* in der indopazifischen Region auch geopolitisch verorteten.⁵⁵¹ Es liegt zwischen den beiden Akteuren VR China und Indien.

⁵⁴⁶ Vgl. Pirat, Didier, Ortolland Jean Peirre, *Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes*, 2008, S. 114.

⁵⁴⁷ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 26.

⁵⁴⁸ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 181.

⁵⁴⁹ Vgl. Sakhuja, Vijay, *Asian Maritime Power in the 21st Century*, 2011, S. 198.

⁵⁵⁰ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 29.

⁵⁵¹ Vgl. ebd. S. 29.

4.3.2 Humanfaktoren im maritimen Kontext

Bevölkerung

Indien ist mit 1,38 Mio. Einwohnern⁵⁵² nach der VR China der bevölkerungsreichste Staat der Erde.⁵⁵³ Das anhaltend hohe Bevölkerungswachstum liegt derzeit bei 1,4 Prozent pro Jahr⁵⁵⁴ oder 15 Millionen Bürger_innen, Tendenz leicht fallend. Damit hat das Land den größten absoluten Zuwachs weltweit. Indien ist ein multiethnischer, multireligiöser und multikultureller Staat.⁵⁵⁵ Über 100 verschiedene Sprachen werden gesprochen.⁵⁵⁶ Nahezu ein Drittel der Bevölkerung Indiens, 450 Millionen Menschen, sind Analphabet_innen und stehen einer extrem gut ausgebildeten, gemessen an der Gesamtbevölkerung jedoch verschwindend kleinen Elite gegenüber. Indien hat eine Bevölkerungsdichte von 407 Einwohner_innen/km² wobei diese, den Eigenheiten der territorialen Ausdehnung folgend, höchst ungleichmäßig verteilt sind. Vor allem die fruchtbaren flachen Großlandschaften wie das Ganges-Tiefland und Westbengalen weisen eine extrem hohe Bevölkerungskonzentration auf. Der Himalaya, der gebirgige Nordosten, die Bundesstaaten Assam und Arunachal Pradesh sowie die trockeneren Regionen in Rajasthan und auf dem Dekkan-Hochland sind weit geringer besiedelt⁵⁵⁷. Mumbai⁵⁵⁸, gefolgt von Delhi⁵⁵⁹, Kalkutta und Bangalore sind die größten Ballungsräume Indiens. Das Land zählt 46 Städte mit mehr als einer Million Einwohner_innen (Stand: Volkszählung 2011)⁵⁶⁰. Lediglich die Hauptstadtregion Neu Delhi liegt im Landesinneren. Die anderen drei Metropolregionen liegen, wie Mumbai entweder direkt am Meer oder wie Bangalore

⁵⁵² <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/19326/umfrage/gesamtbevoelkerung-in-indien/> (04 12 2022).

⁵⁵³ Am 11. Mai 2000 überschritt Indiens Bevölkerungszahl offiziell die Milliardengrenze. Ein Beispiel: Von 1920, damals hatte Indien 250 Millionen Einwohner_innen, dauerte es bis zu einer Verdoppelung der Bevölkerung 1967, also 47 Jahre. Demgegenüber, sind es 33 Jahre, von 1967 bis 2000, bis zur neuerlichen Verdoppelung.

Vgl. <http://knowindia.gov.in/profile/population.php> (23 11 2022).

⁵⁵⁴ Grundlage ist die Volkszählung 2011. Vgl. <http://knowindia.gov.in/profile/population.php> (12 01 2022).

⁵⁵⁵ <https://indien.de/land-leute/indiens-ethnien/#> (04 12 2022).

⁵⁵⁶ <http://knowindia.gov.in/profile/population.php> (23 11 2022).

⁵⁵⁷ In Bihar leben durchschnittlich 1106 Menschen/km². Im Vergleich dazu sind es in Arunachal Pradesh 17. https://de.wikipedia.org/wiki/Arunachal_Pradesh (04 12 2022).

⁵⁵⁸ Mumbai ist das Wirtschaftszentrum Indiens. Mit mehr als 12,5 Millionen Einwohner_innen und einer Agglomeration mit rund 20 Millionen Menschen leben hier mehr als in ganz Australien. Vgl. <http://www.citypopulation.de> (22 01 2020).

⁵⁵⁹ Neu Delhi selbst hat rund elf Millionen Einwohner. Mehr als 30 Millionen Einwohner zählt die Agglomeration Dehli. Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/200631/umfrage/groesste-staedte-in-indien/> (04 12 2022).

⁵⁶⁰ <http://www.censusofindia2011.com> (22 11 2021).

weniger als 300 Kilometer von diesem entfernt.⁵⁶¹ Damit steht ein ausreichend großes Reservoir an Menschen in litoraler Entfernung zur Küste für die maritime Industrie zur Verfügung.

Regierungsform

Der unverändert gültigen Verfassung von 1950 nach ist Indien eine säkulare Republik und parlamentarische Demokratie. Die offizielle Schreibweise führt aus: „*India, also known as Bharat, is a Union of States. It is a Sovereign Socialist Secular Democratic Republic with a parliamentary system of government.*“ Die Bundesrepublik Indien hat 29 Bundesstaaten, sieben bundesunmittelbare Gebiete⁵⁶² und die größte globale Demokratie.

Die gesetzgebende Gewalt ist das, sich aus zwei Kammern, dem Unterhaus (Lok Sabha) und dem Oberhaus (Rajya Sabha)⁵⁶³ konstituierende Parlament. Das *Electoral College*, ein Gremium der Abgeordneten des Bundes und der Länder, wählt alle fünf Jahre den die Staatspräsidenten_in, der die zugleich Staatsoberhaupt ist.⁵⁶⁴ Unterschiedlichste politische Gruppierungen, die ihre Wurzeln teilweise in der Unabhängigkeitsbewegung, teilweise in viel weiter zurückgreifenden ethnischen und religiösen Gruppen haben, prägen die indische politische Landschaft. In den vergangenen Jahren trat eine merkliche Nationalisierung der indischen Innenpolitik ein. Sichtbares Zeichen dafür war als Narendra Modi⁵⁶⁵ und die Indische Volkspartei, (BJP)⁵⁶⁶ die bei der Wahl im Mai 2014 an die Regierung kamen. Die BJP ist geprägt durch die hindunationalistische Hindutva-Bewegung, welche die Hinduisierung Indiens vorantreibt.⁵⁶⁷ Die indische Demokratie konnte bislang, trotz dieser radikalen Tendenzen, ihre auf Ausgleich bedachte Grundausrichtung bewahren. Diese Konstanz kann als deutliches Indiz für die Ausgewogenheit der indischen Verfassung sowie die Reife der indischen Demokratie gewertet werden.

⁵⁶¹ <http://www.mapsofindia.com> (19 01 2020).

⁵⁶² <http://www.india.gov.in/my-government/constitution> (24 11 2022)

⁵⁶³ Das Unterhaus wird auf fünf Jahre nach dem Prinzip des Mehrheitswahlrechtes gewählt. Wahlberechtigt ist jede_r Staatsbürger_in, der das 18. Lebensjahr vollendet hat. Das Oberhaus ist die Vertretung der Bundesstaaten auf nationaler Ebene. Seine Mitglieder werden von den Parlamenten der Staaten gewählt. Vgl. <http://www.india.gov.in/my-government/constitution> (24 11 2022).

⁵⁶⁴ Vgl. <http://www.india.gov.in/my-government/constitution> (24 11 2022).

⁵⁶⁵ Modi, Narendra Vgl. <https://www.india.gov.in/my-government/whos-who/prime-minister> (11 11 2022).

⁵⁶⁶ Vgl. <https://www.india.gov.in/my-government/indian-parliament/rajya-sabha> (11 11 2022).

⁵⁶⁷ Vgl. Kaplan, Robert D., Monsoon - The Indian Ocean and the future of American Power, 2010, S. 98.

Die Ausgewogenheit des indischen Demokratiemodells basiert darauf, dass es den vielen Bevölkerungsgruppen möglich ist, sich zu repräsentieren und ihre Interessen im politischen Diskurs zu artikulieren.⁵⁶⁸ Der dazu notwendige ständige komplexe Interessensausgleich und der damit verbundene Diskurs sind entsprechend zeitintensiv, ermöglichen es aber, einen mehrheitsfähigen und damit akzeptablen Kompromiss zu erzielen. Durch diese Komplexität, verbunden mit den Eigenheiten der indischen Nationalkultur, werden die innenpolitischen Zustände von Außenstehenden, so auch von der VR China, daher oftmals als chaotisch wahrgenommen.⁵⁶⁹ Die innenpolitische Situation des Vielvölkerstaates Indien ist aber eben auch dadurch charakterisiert, dass die indischen Zentralregierung permanent gefordert ist, zur nachhaltigen Konsolidierung ihrer Macht, die friedliche Integration der unglaublichen Anzahl von 565 (!) ehemals selbstständigen Fürstenstaaten zu berücksichtigen.⁵⁷⁰

In Zusammenfassung dieses Abschnittes ist daher festzuhalten, dass Indien, trotz seiner ethnischen, kulturellen und religiösen Diversität und den damit junktimierten vielfältigen inneren Herausforderungen eine vergleichsweise stabile Demokratie ist. In letzter Konsequenz beruht dies auf einem, die allermeisten politischen Strömungen zufriedenstellenden Meinungs- und Entscheidungsfindungsprozess.⁵⁷¹ Dieser komplexe, aufwendige und langwierige Vorgang schlägt sich in entsprechenden langen Reaktionszeiten nieder. Im Sinne Mahans ist dies, sowie das Faktum, des in Legislaturperioden denkenden und handelnden indischen politischen Systems, als nachteilig anzusprechen.⁵⁷² Für eine kontinuierliche Ausrichtung der Außen- und Sicherheitspolitik und für das Umsetzen strategischer Ziele, die, vor allem im maritimen Bereich mehrere Jahre, oder sogar Dekaden benötigen, bringt dieser Prozess, ebenso wie in anderen Demokratien, gewisse Herausforderungen mit sich. Die indische Reaktion auf die *MSRI* ist in diesem Zusammenhang als eine Ausnahme zu werten. Die Weiterentwicklung der *Look East Policy* zur *Act East Policy* erfolgte relativ rasch und wird bislang kontinuierlich weiterverfolgt. Eine Erklärung dafür ist, dass das entschlossenere

⁵⁶⁸ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 24.

⁵⁶⁹ Vgl. Wolf, Christian, Masterthesis LV Ak, Interview Thomas Novohradsky, Anhang, Beilage 2, S. 7ff.

⁵⁷⁰ Vgl. Ashok K. Mehta Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik in BPP.eurotopics.net, S. 8. (19 01 2023)

⁵⁷¹ Vgl. Wolf, Christian in Alma Mater Theresiana, Indiens- Regionaler Akteur oder doch Global Player, 2023, S. 190ff.

⁵⁷² Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 25.

außen- und sicherheitspolitische Auftreten mit der prinzipiell nationalistischen Ausrichtung der Modi Administration innenpolitisch gut zu instrumentalisieren ist und dass diese sich seit neun Jahren ununterbrochen an der Macht hält.⁵⁷³

Kultur und Gesellschaft

Aufgrund der Tatsache, dass Indien ein multireligiöser, multiethnischer und über 100 Sprachen sprechender Vielvölkerstaat ist, fokussiert dieser Abschnitt, analog jenem bei der VR China, auf einige, für die maritime Strategiebildung wesentlichen Züge der indischen Kultur. In der angesprochenen unglaublichen Diversität, manifestiert im Wahlspruch Indiens *“Einheit in Vielfalt”*⁵⁷⁴ sieht der Vielvölkerstaat auch eine seiner wesentlichen Stärken.⁵⁷⁵

Das religiöse hierarchische Kastensystem determiniert, trotz der verfassungsmäßig festgeschriebenen Religionsfreiheit unverändert die indische Gesellschaftsordnung. Die Hindus, gefolgt von Muslimen und Christen, sowie die historisch aus Indien stammenden Sikhs und die Buddhisten sind die größten Religionsgruppen.⁵⁷⁶ Die unterschiedlichen Konfessionen koexistieren zumeist friedlich nebeneinander, dennoch entladen sich manchmal regional begrenzte Spannungen in religiös motivierten Auseinandersetzungen.⁵⁷⁷ Gerade diese tiefe, vielfältig im Alltag gelebte Religiosität bot sich bei der Gründung des modernen Indiens auf der Suche nach einer einenden Idee der vielen verschieden Völker als verbindende Instanz an. Gerade deshalb zählt der in der indischen Verfassung verankerte und real praktizierte Laizismus, die Trennung von Staat und Religion, als Staatskonsens und stellt zugleich einen seiner ausgleichenden Erfolgsfaktoren dar.

Der gewaltfreie Widerstand gegen die britische Kolonialherrschaft und die 1947 erlangte Unabhängigkeit von Großbritannien⁵⁷⁸ bilden einen weiteren identitätsstiftenden und damit

⁵⁷³ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Narendra_Modi (21 03 2023)

⁵⁷⁴ <https://www.india.gov.in/my-government/constitution-india> (04 12 2022).

⁵⁷⁵ Vgl. <https://www.india.gov.in/my-government/constitution-india> (04 12 2022).

⁵⁷⁶ Laut Index der menschlichen Entwicklung (HDI) erreicht Indien den Status „mittlere menschliche Entwicklung“ und Platz 131 von 187 weltweit (2016, im Vergleich erreicht die VR China Platz 90).

⁵⁷⁷ Vgl. Kaplan, Robert D., Monsoon - The Indian Ocean and the future of American Power, 2010, S. 99.

⁵⁷⁸ Aufgrund der jahrhunderterlangen Zugehörigkeit zum Empire ist die gebildete Oberschicht stark angelsächsisch geprägt. Weite Teile der Bevölkerung, vor allem die weniger gebildeten Teile der Mittel- und Unterschicht, sind davon jedoch vollkommen unberührt. Vgl.: <https://web.archive.org/web/20110103105137/http://afp.google.com/article/ALeqM5iD1qXgt-Lv0Lzzmd9R2cCRfR9x9g> (03 12 2022).

die unterschiedlichen Volksgruppen verbindenden Faktor. Die indische Nationalkultur wird bis dato wesentlich von diesem Unabhängigkeitskampf determiniert. Der alle Bevölkerungsschichten übergreifende, tiefe Respekt und die Verehrung seiner Protagonisten, vor allem Gandhi⁵⁷⁹ und Nehru⁵⁸⁰ der Staatsvater, ist, vergleichbar jenen Maos in China, ungebrochen. Ebenso im kollektiven Gedächtnis präsent ist die, mit der erlangten Unabhängigkeit einhergehende, Dreiteilung der britischen Kronkolonie in die Staaten, Indien, Pakistan und in Folge Bangladesch. Diese Teilung führte zu einer Reihe tragischer Ereignisse. Unmittelbar nach deren Vollzug kam es zum Ersten, von 1947 bis 1949 dauernden, Indisch-Pakistanischen Krieg um die Kaschmir Region.⁵⁸¹ Eine der größten Vertreibungs- und Fluchtbewegungen der Geschichte mit hunderttausenden Toten war die Folge.⁵⁸² Dieses unbewältigte Trauma der Vertreibung, der Flucht und des Elends ist in der indischen Mentalität bis heute präsent und prägt diese entscheidend mit. Dieser ungelöste Konflikt, von der Politik bis dato oftmals für innenpolitische Zwecke instrumentalisiert, führt dazu, dass verschiedene Gruppierungen im mehrheitlich muslimischen Kaschmir mit Gewalt für die Unabhängigkeit ihrer Region von Indien oder den Anschluss an Pakistan kämpfen.⁵⁸³ Die terroristischen Anschläge⁵⁸⁴, welche den lokalen Separatist_innen⁵⁸⁵ oder islamistischen Terrororganisationen zugeschrieben

⁵⁷⁹ Mohandas Karamchand „Mahatma“ Gandhi (* 2. Oktober 1869 in Porbandar, Gujarat; † 30. Januar 1948 in Neu-Delhi, Delhi), indischer Rechtsanwalt und Freiheitskämpfer. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 5, 1997, S. 487.

⁵⁸⁰ Jawaharlal Nehru (* 14. November 1889 in Allahabad; † 27. Mai 1964 in Neu-Delhi), erster Premierminister Indiens. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 11, 1997, S. 154.

⁵⁸¹ Der bis dato ungelöste Kaschmir Konflikt führte zu zwei weiteren Waffengängen zwischen Indien und Pakistan (1965 und 1999), Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 7, 1997, S. 432.

⁵⁸² Zehn Millionen Hindus und Sikhs wurden aus dem heutigen Pakistan, etwa sieben Millionen Muslime aus Indien vertrieben. Zwischen 750.000 und einer Million Menschen verlor bei den gewalttätigen Auseinandersetzungen ihr Leben. Vgl. <http://www.spiegel.de/politik/ausland/explosionsserie-dutzende-tote-nach-bombenanschlaegen-in-indien-a-568312.html> (03.12.2022).

⁵⁸³ Im Oktober 2001 wurde auf das Regionalparlament von Jammu und Kashmir in Srinagar, sowie auf Teile der in Kaschmir stationierten indischen Streitkräfte mehrere Anschläge verübt. Vgl. <https://web.archive.org/web/20110103105137/http://afp.google.com/article/ALeqM5iD1qXgt-Lv0Lzzmd9R2cCRfR9x9g> (03.12.2022).

⁵⁸⁴ Bei den Terrorakten in Mumbai am 26. November 2008 wurden 174 Menschen getötet und 239 verletzt. In der Stadt ereigneten sich 17 Explosionen an zehn Plätzen in kurzer Zeit. Im Stadtzentrum kam es in einem Luxushotel zu einer Geiselnahme. Vgl. <http://www.spiegel.de/politik/ausland/explosionsserie-dutzende-tote-nach-bombenanschlaegen-in-indien-a-568312.html> (03.12.2022).

⁵⁸⁵ Am 18. Februar 2007 explodierten mehrere Sprengsätze in der einzigen Zugverbindung zwischen Indien und Pakistan, 100 Kilometer nördlich von Delhi und forderte 65 Todesopfer. Vgl. <https://web.archive.org/web/20110103105137/http://afp.google.com/article/ALeqM5iD1qXgt-Lv0Lzzmd9R2cCRfR9x9g> (03.12.2022).

werden, sorgen für zusätzliche innenpolitische Spannungen und stellen einen weiteren Unsicherheitsfaktor in den ohnehin komplizierten innerindischen Verhältnissen dar.⁵⁸⁶

Als Conclusio ist daher abzuleiten, dass erstens die koloniale Vergangenheit Indiens im kollektiven Gedächtnis der Menschen unverändert präsent ist. Der Wiederholung einer erneuten Fremdbestimmung durch ausländische Mächte muss aus indischer Perspektive, ähnlich wie in China, unter allen Umständen entgegengewirkt werden. Zweitens bestimmt das unbewältigte Trauma der Staatenteilung und die andauernde Auseinandersetzung mit Pakistan samt den damit verbundenen katastrophalen Folgen, ebenso nachhaltig wie negativ die indische Mentalität. Positiv zur indischen Nationalkultur tragen eine in jüngster Vergangenheit erstarkende Wirtschaft, die sich behauptende eigenständige Außen- und Sicherheitspolitik, der Stolz auf die erlangte und bewahrte Unabhängigkeit und territoriale Integrität sowie das Vertrauen auf die eigene Stärke bei. Im Zusammenhang mit der *MSRI* und ihrer Implikationen ist gerade der letztgenannte Faktor maßgeblich. Wenngleich außenpolitischer Ereignisse, sieht man von jenen mit Pakistan ab, aufgrund unterschiedlicher Faktoren nicht jenen Einfluss haben, wie es vordergründig angenommen werden kann, so ist doch festzustellen, dass die Selbstperzeption Indiens eine gänzlich andere ist als die chinesische Sicht auf Indien. Weite Teile der Bevölkerung, quer durch alle Gesellschaftsschichten sind, trotz aller offensichtlichen Probleme, stolz auf ihre Nation.⁵⁸⁷ Die Selbstperzeption Indiens als zumindestens regional wirksame maritime Ordnungsmacht ist Teil des indischen „*Mind sets*“. Das Vordringen der VR China in als indische Einflußsphäre wahrgenommene Räume, eben die nördliche *IOR*, wird daher breit abgelehnt. Indien will als gleichberechtigter Partner auf Augenhöhe wahrgenommen werde. Die bisherige Ausprägung der *MSRI* und die chinesische Perzeption, dass Indien eben kein Partner auf Augenhöhe ist, tragen zur mangelnden Akzeptanz der *MSRI* in Indien bei. Um jedoch einen nachhaltigen Erfolg der Initiative in der *IOR* sicherstellen zu können muss genau diese auch politisch instrumentalisierte Ablehnung überwunden werden. Dies stellt eine der wesentlichen Herausforderungen für den Erfolg der *MSRI* dar.

⁵⁸⁶ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 29.

⁵⁸⁷ Vgl. Wolf, Christian in Alma Mater Theresiana, Indien - Regionaler Akteur oder doch Global Player, 2023, S. 189.

4.3.3 Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen

Maritime Wirtschaft

Die staatlich gelenkte indische Volkswirtschaft wurde seit 1991 merklich dereguliert und privatisiert. Neben der Globalisierung des Welthandels trug diese Liberalisierung zu einem merklichen Anstieg des Wirtschaftswachstums bei.⁵⁸⁸ 2015 war Indien erstmals die am schnellsten wachsende Volkswirtschaft innerhalb der G20-Gruppe. Obgleich sich die Integration Indiens in die Weltwirtschaft in den letzten Jahren verstärkt hat, ist die indische Wirtschaft noch immer sehr stark binnenwirtschaftlich orientiert. Eindeutig negativ ist hingegen die weitverbreitete Korruption, der andauernde staatliche Protektionismus ineffizienter Staatsbetriebe vor Wettbewerb, die Migration hochwertig ausgebildeter, vor allem junger Arbeitskräfte, sowie die veraltete Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur. Diese Faktoren bremsen die Entwicklung der indischen Wirtschaft merklich. Der maritime Zweig ist davon, zum Leidwesen aller Betroffenen, nicht ausgenommen. In Bezug auf das für maritime Zwecke verfügbare Humanpotenzial ist daher festzustellen, dass die junge, wachsende Bevölkerung Indiens als auch die ökonomischen Ballungszentren zumindest küstennah, im Littorial, konzentriert ist. Im Sinne der Mahan'schen Parameter ist dies eindeutig positiv zu werten.

Außenhandel Indiens 2016/17: Umfang und Handelspartner⁵⁸⁹							
Importe 2016/17				Exporte 2016/17			
	<i>Land</i>	Σ in Mrd. US-\$	<i>Anteil</i>		<i>Land</i>	Σ in Mrd. US-\$	<i>Anteil</i>
1	VR China ⁵⁹⁰	61,3	16,0 %	1	USA	42,3	15,3 %
2	USA	22,1	5,8 %	2	VAE	31,2	11,3 %
3	VAE	21,4	5,6 %	3	Hongkong	14,1	5,1 %
4	Saudi-Arabien	20,0	5,2 %	4	VR China	10,2	3,7 %
	Gesamte Importe	382,7	100,0 %		Gesamte Exporte	276,5	100,0 %

Abb. 37: Fakten Box – Ökonomie: Außenhandelsbeziehungen Indiens⁵⁹¹

⁵⁸⁸ Die Leistungsfähigkeit der indischen Wirtschaft hat nach Einschätzung vieler Beobachter in einigen Branchen wie der Informationstechnologie internationales Spitzenniveau erreicht.

⁵⁸⁹ Quelle: Reserve Bank of India. <https://www.rbi.org.in/Scripts/AnnualPublications.aspx?head=Handbook%20of%20Statistics%20on%20Indian%20Economy> (26 11 2020).

⁵⁹⁰ VR China noch ohne Hongkong.

⁵⁹¹ Abb. 37: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.weltalmanach.de/laendervergleich> (08 08 2020).

Die oftmals desolate veraltete Infrastruktur, die Abwanderung von Spitzenkräften ins Ausland und die hohen Analphabeten-Rate sind ebenso klar negative Faktoren. In den Außenhandelsbeziehungen Indiens nimmt die VR China eine bedeutende Position ein. Bei den Importen liegt sie sogar, mit deutlichem Abstand, vor den USA an erster Stelle (Abb. 37). Nahezu jedes fünfte im Lande gehandelte Produkt ist „*Made in China*“.

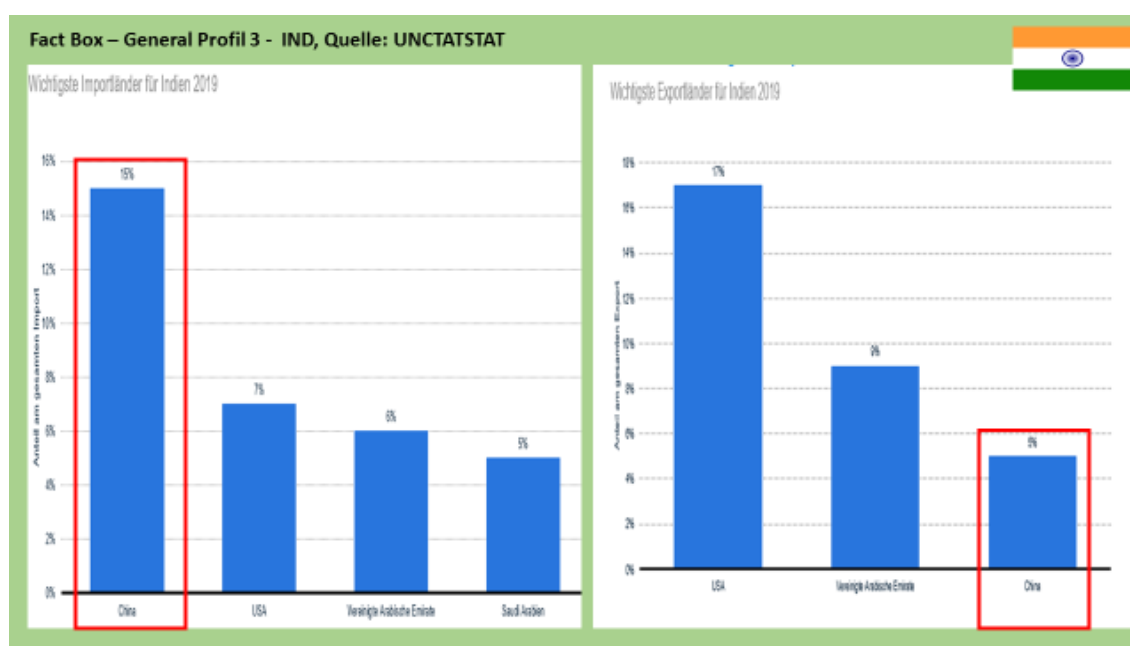


Abb. 38: Fakten Box - Ökonomie: Exporte und Importe Indiens⁵⁹²

Bei den Exporten ist China 2019 an dritter Stelle zu finden, womit festzustellen ist, dass sich die Wirtschaftsbeziehungen der beiden Staaten mit der Integration Hongkongs noch vertieft haben (Abb. 38). Indien weist auch in absoluten Zahlen eine negative Handelsbilanz gegenüber China auf. Der Warenaustausch zwischen den beiden geopolitischen Kontrahenten ist in den letzten Jahren kontinuierlich angewachsen. Da aufgrund der geographischen Eigenheiten, die Grenze zwischen Indien und China bildet der Himalaya und das Karakorum, die höchsten Gebirge der Welt, ein Warenaustausch auf den Landweg kaum möglich ist, findet dieser, wenig überraschend, vor allem über den Seeweg statt. Ökonomisch hat daher auch Indien höchstes Interesse daran, dass dieser Austausch friktionsfrei abgewickelt werden kann. Die wirtschaftlichen Verflechtungen beider Staaten sind somit, unabhängig von den geopolitischen Differenzen, tiefgehend und

⁵⁹² Abb. 38: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/356/index.html> (20.12.2022).

weitreichend. Im Zusammenhang mit der *MSRI* und dem maritimen Zugang des Forschungsprojekt ist hierbei entscheidend, dass diese ökonomische *Interconnectedness* vor allem eines ist: Sie ist maritim dominiert!

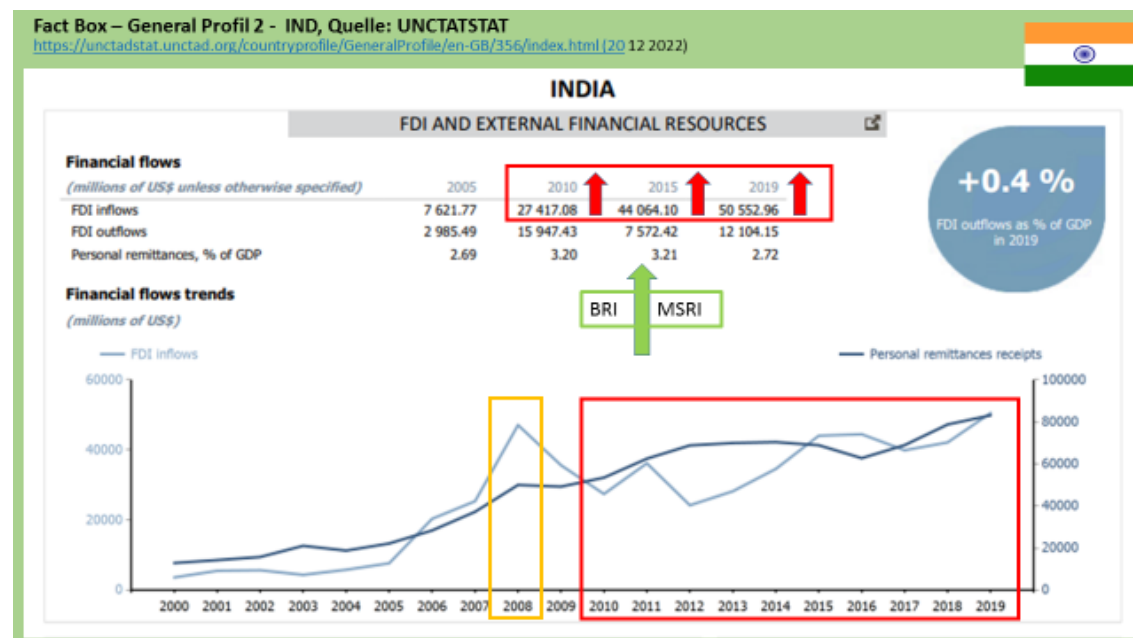
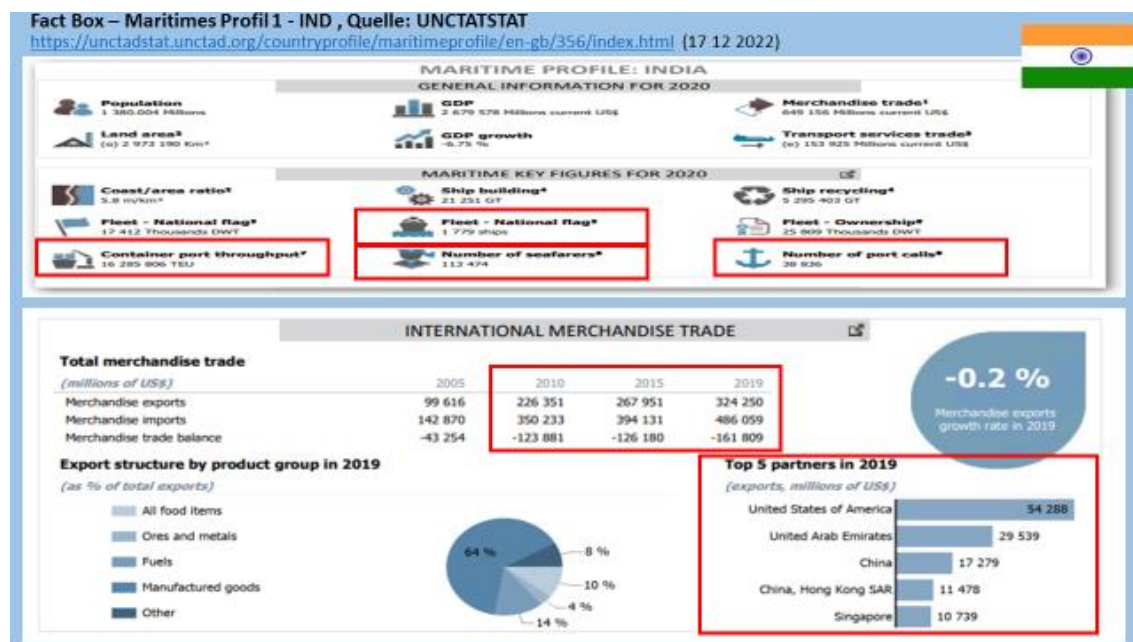


Abb. 39: Fakten Box - Ökonomie: *FDI* Indiens⁵⁹³

Auch bei dem Vergleich der Direktinvestitionen zwischen Indien und der VR China ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei den Außenhandelsbeziehungen. Während China 2010 beachtliche 114 Milliarden USD erhielt, waren es bei Indien vergleichsweise bescheidene 27 Milliarden. Wenngleich es Indien im Beobachtungszeitraum gelang, seine Attraktivität für ausländische Investoren zu erhöhen (Abb. 39), so bleibt es doch nahezu zu einem Drittel unter dem chinesischen Wert (vgl. Abb. 26, S. 127). Ebenso konstant hat sich das Handelsbilanzdefizit Indiens im Beobachtungszeitraum erhöht (Abb.40, S. 150). Die Implementierung der *MSRI* hat an dieser konstanten Entwicklung nichts Wesentliches geändert, das Gegenteil davon ist der Fall: Die chinesische Initiative verfestigte den deutlichen Abstand zwischen den beiden Volkswirtschaften.

⁵⁹³ Abb. 39: Bearbeitung: Autor, Quelle:
<https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/356/index.html> (20 12 2022).

Abb.40: Fakten Box – Maritim 1 - Indien⁵⁹⁴

Zusammenfassend sind daher in Bezug auf die maritime Wirtschaft Indiens eindeutig positive Faktoren, wie eine junge dynamische Bevölkerung sowie eine in Teilen an das internationale Niveau aufgeschlossene Wirtschaft und ein konstant steigendes *FDI* festzuhalten. Diesen positiven Entwicklungen stehen jedoch unverändert eindeutig negative Einflüsse gegenüber. Die weitverbreitete Korruption, der unverminderte *Brain Drain*⁵⁹⁵ sowie die veraltete Infrastruktur und, im maritimen Zusammenhang wesentlich, die damit verbundene ungenügende Anbindung der indischen Häfen.

Energie und Ressourcen

Indien ist eine der wichtigsten metallogenen Weltprovinzen.⁵⁹⁶ Im Osten des Landes verfügt es über bedeutende Vorkommen an Eisenerz in der Höhe von 9,8 Mrd. Tonnen (t), Manganerz (65,5 Mrd. t), Kupfer (3,5 Mrd. t) und Zink (5,9 Mrd. t). Im Chota Nagpur Plateau wird Steinkohle (50,1 Mrd. t) abgebaut.⁵⁹⁷ In des küstennahen Gujarats wird Bauxit (2,3 Mrd. t) und Chrom exploriert. So vorteilhaft diese Rohstoffvorkommen auch sind, so

⁵⁹⁴ Abb. 40 Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/356/index.html> (17.12.2022).

⁵⁹⁵ Vgl. Wolf, Christian in Alma Mater Theresiana, Indiens - Regionaler Akteur oder doch Global Player, 2023, S. 188.

⁵⁹⁶ Vgl. <https://www.mineralienatlas.de/lexikon/index.php/Indien?lang> (05.12.2022).

⁵⁹⁷ Jahresförderung, vgl. <https://www.indien.info/wirtschaft/bodenschaetze/> (05.12.2022).

negativ ist es, dass all diese Lagerstätten weit abseits schiffbarer Flüsse liegen und der Transport zur Küste daher kosten- und zeitaufwendig ist. Ebenso nachteilig wirkt sich hier die desolate und veraltete Infrastruktur Indiens aus. Der Erdölverbrauch Indiens ist der drittgrößte weltweit. Im Jahr 2021 war dieser bei 221 Millionen Tonnen. Damit ist er gegenüber 2010 um 45 Millionen Tonnen gestiegen.⁵⁹⁸ Diesen steigenden Bedarf Indiens können die Erdöl- und Erdgasvorkommen des Landes bei weitem nicht decken. Ähnlich verhält es sich bei der Kohle, die mit 45 Prozent den höchsten Anteil an fossilen Primärenergieträgern hält. Das Land ist zwar drittgrößter Kohleproduzent der Welt, gleichzeitig aber, hinter China und Japan der drittgrößte Importeur von Kohle.⁵⁹⁹ Als Konsequenz daraus muss Indien, ähnlich wie die VR China, diese Rohstoffe über den Seeweg importieren. Ebenso wie für China hat damit der Indopazifische Raum und die Sicherheit der durch ihn verlaufenden *SLOC* auch für Indien vitale Priorität.

4.3.4 Maritime Infrastruktur Indiens

Physische Beschaffenheit – Küsten und Wasserwege

Aufgrund ihrer Länge von nahezu 7.000 Kilometer weist die physische Beschaffenheit der indischen Küste unterschiedlichste natürliche Gegebenheiten auf. Den großen Flüssen Indiens Ganges, Brahmaputra und Godvari ist gemein, dass sie alle in den Golf von Bengalen münden.⁶⁰⁰ In der Trichtermündung des Hugli ⁶⁰¹, einem der Nebenflüsse des Ganges, liegen die Hochseehäfen Diamond Harbour und Haldia. Die Nutzbarkeit der drei angeführten Flüsse für die Schifffahrt ist jedoch außerordentlich gering. Dies ist durch den Monsun und die mit den Niederschlagsmengen im Jahresverlauf extrem unterschiedliche Wasserführung, Fließgeschwindigkeit und die stark schwankende Wassertiefe zu erklären. Die damit einhergehenden Erosionen ziehen eine weitgreifende Fahrrinnenveränderung nach sich.⁶⁰² Folglich sind die grundsätzlich mächtigen Flüsse für größere Schiffe nicht schiffbar und das Binnenwasserwegesystem Indiens ist somit nahezu bedeutungslos. Im

⁵⁹⁸ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30778/> (05 12 2022).

⁵⁹⁹ Vgl. Lacher, Norbert in Alma Mater Theresiana, Indiens- Regionaler Akteur oder doch Global Player, 2023, S. 223.

⁶⁰⁰ Vgl. Der neue Fischer Weltatlas- Länderatlas, 2017, S. 112.

⁶⁰¹ Der Hugli ist ein ungefähr 260 km langer Mündungsarm des Ganges im indischen Bundesstaat Westbengalen. Er beginnt am Zusammenfluss des Bhagirathi, Jalangi und Matabhanga, alle Gangesableger, im Mündungsdelta des Ganges. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 6, 1997, S. 279.

⁶⁰² Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 5, 1997, S. 246.

Sinne der Parameter Mahans muss die Nichtschiffbarkeit der Flüsse als Nachteil angesprochen werden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass die indische Regierung versucht diesen Nachteil durch den Bau eines 1.360 Kilometer langen Wasserstraßenprojektes, das den Ganges stromaufwärts bis nach Varanasi schiffbar machen soll, zumindestens ansatzweise zu beheben.⁶⁰³

Häfen und deren Infrastruktur

Die großen Seehäfen Indiens liegen, ausgenommen jene des Ganges-Deltas, der Topographie des Landes Folge leistend, nicht an Flussmündungen.⁶⁰⁴ Größter Hafen des Landes ist Vishakhapatnam mit 13,1 Prozent Anteil am Gesamtumschlag, gefolgt von Kolkata (12 Prozent), Chennai und Mumbai.⁶⁰⁵ All diesen ist gemein, dass bislang eine Spezialisierung, wie beispielsweise bei Shanghai, unterblieb sowie eine Modernisierung und Erweiterung dringend erforderlich ist. Die bedeutendsten privaten Werften des Landes sind die *Mazagon Dockyard Limited (MDL)*, *Garden Reach Shipbuilders and Engineers (GRSE)*, *Goa Shipyard Limited (GSL)* und *Cochin Shipbuilding Ltd (CSL)*.⁶⁰⁶ Ergänzt werden diese durch *Alcock & Asdown Co. Limited* und *Shalimar Works Limited*, beides Staatsbetriebe. *CSL* zeichnet für den Bau des ersten Flugzeugträger Indiens, die *INS Vikrant* verantwortlich.⁶⁰⁷ Der Außenhandel Indiens wird fast ausschließlich über die Ozeane abgewickelt. Die Erklärung dafür ist, dass aus politischen Gründen ein Warenaustausch mit dem unmittelbaren Nachbarn im Westen, Pakistan, kaum erfolgt und der Karakorum und der Himalaya Indien geographisch vom eurasischen Raum trennen. Über die zwölf größten Häfen Indiens laufen nahezu 90 Prozent des Warenumschlages im Überseeverkehr.⁶⁰⁸ Es ist daher bemerkenswert, dass kein einziger indischer Hafen unter den zwanzig größten Containerhäfen der Welt zu finden ist.⁶⁰⁹

⁶⁰³ Vgl. <https://www.worldbank.org/en/country/india/brief/developing-india-first-modern-inland-waterway> (05 12 2022).

⁶⁰⁴ www.indiatransit.com (05 12 2022).

⁶⁰⁵ Vgl. <https://spedition-seefracht.de/de/lexikon/hafen-indien> (05 12 2022).

⁶⁰⁶ Vgl. Sakhuja, Vijay, *Asian Maritime Power in the 21st Century*, 2011, S. 147.

⁶⁰⁷ Harvey, Neil, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 23ff.

⁶⁰⁸ [https://www.indiatransit.com](http://www.indiatransit.com) (05 12 2022).

⁶⁰⁹ Hofbauer, Bruno: *Moderne Seemacht Teil 1*, 2015, S. 230 –231.

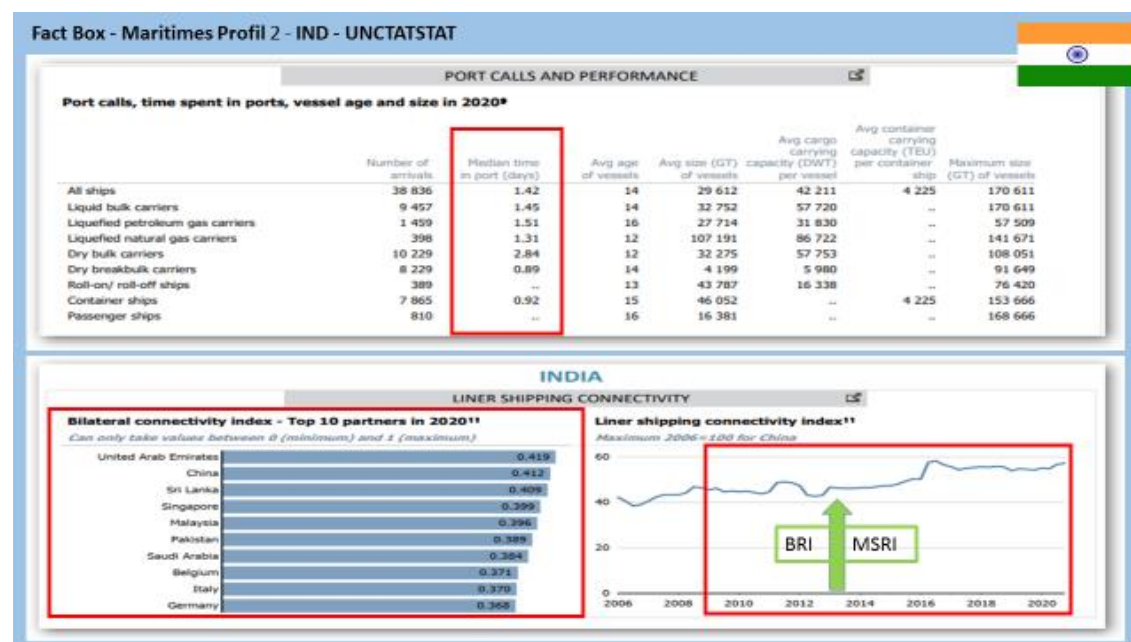
Abb. 41: Fakten Box – Maritim 2: Indien ⁶¹⁰

Abbildung 41 dokumentiert die durchschnittlichen – *Turn Around* Zeiten von Schiffen aller Klassen in indischen Häfen. Diese konnten im Beobachtungszeitraum aufgrund massiver Investitionen in die Hafeninfrastruktur zwar verbessert werden, liegen aber dennoch in allen hier zu vergleichenden Sektoren deutlich über jenen Chinas (vgl. Abb. 28, S. 132), Malaysias oder Singapurs. Die durchschnittliche *Turn Around* Zeit von 1,28 Tagen ist ein eindeutiger Beleg für die, bereits angesprochene, noch immer begrenzte Leistungsfähigkeit der indischen Häfen.⁶¹¹ Um dieses Manko zu verbessern, muss noch mehr als bislang, in die Hafeninfrastruktur und deren Anbindung, Pipelines, Eisenbahnen und Autobahnen, investiert werden. Im Bereich der Containerhäfen ist mit einer durchschnittlichen Liegezeit von 0,92 Tage bereits der Anschluss an das internationale Niveau gelungen. Mit 28.836 *Port Calls* 2019 ist im Vergleichszeitraum ein stetiger Anstieg zu verzeichnen. Dennoch liegt Indien hier im Vergleich der fünf Akteure an letzter Stelle.⁶¹²

⁶¹⁰ Abb. 41 Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/356/index.html> (17.12.2022).

⁶¹¹ Vgl. Sakhuja, Vijay, *Asian Maritime Power in the 21st Century*, 2011, S. 151.

⁶¹² Vgl. UNCTAD Calculations, Tabelle 32 in *Review of Maritime Transport 2020*, S.71.

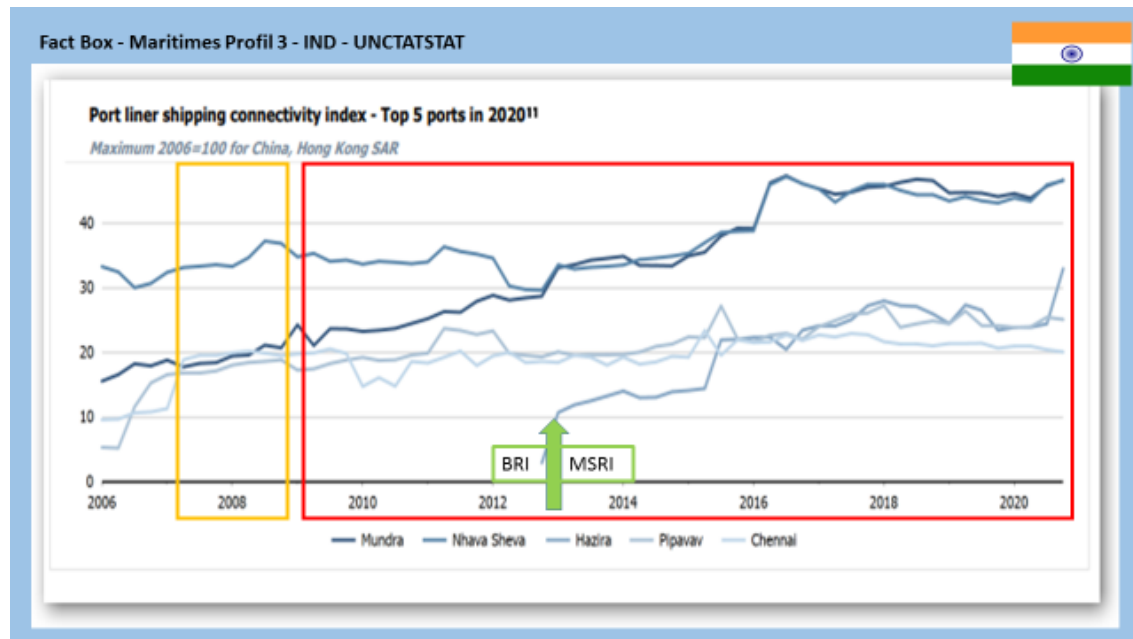


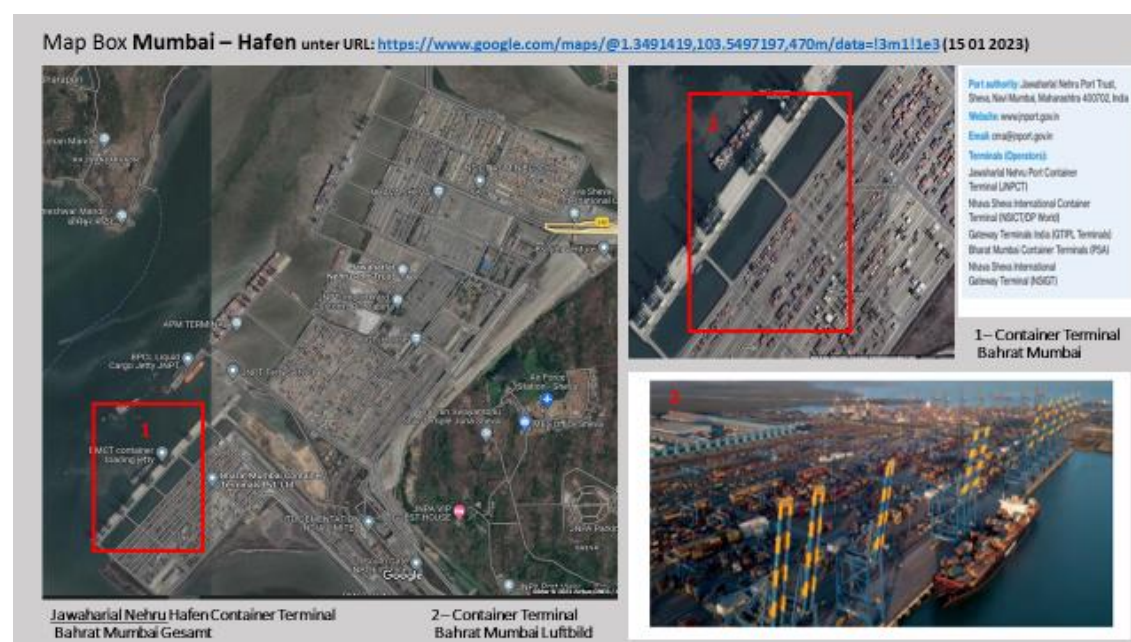
Abb. 42: Fakten Box – Maritim 3: Indien ⁶¹³

Der *Port Liner Connectivity Index* (Abb.42) weist für alle indischen Häfen einen deutlichen Aufwärtstrend aus. Die Auswirkungen der MSRI sind zwar feststellbar, erreichen aber bei weitem nicht das Niveau chinesischer Häfen. Allgemein bleiben, trotz aller Verbesserungen der *Performance*, die indischen Häfen deutlich hinter jenen Chinas (vgl. Abb. 29, S. 133) und Singapurs zurück.

Im Sektor der Containerschiffe liegt Indien mit gesamt 8.211 *Port Calls* 2019 auch hier im Vergleich der fünf Akteure an letzter Stelle.⁶¹⁴ Die, gemessen am internationalen Durchschnitt, noch immer mangelnde Leistungsfähigkeit der indischen Containerhäfen, unterstreicht plakativ die getroffenen Feststellungen.

⁶¹³ Abb. 42 Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/356/index.html> (17.12.2022).

⁶¹⁴ Vgl. UNCTAD Calculations, Tabelle 32 in Review of Maritime Transport 2020, S.71.

Abb.43: Map Box – Infrastruktur: Mumbai - Hafen⁶¹⁵

Mit 5,684.559 umgeschlagenen Containern 2020 ist Jawaharlal Nehru der größte indische Containerhafen. Dies wird durch 2.488 *Port Calls* von Schiffen aller Größenordnungen unterstrichen.⁶¹⁶ Die durchschnittliche *Turnaround*-Zeit lag 2020 für Containerschiffe zwischen 0,83 bis 1,14 Tage. Die Auslastung des Hafens war, bedingt durch die Pandemie, auf knapp 53 Prozent gesunken. Die durchschnittliche Tiefe liegt bei 13,8 Metern. Damit ist ein Anlaufen von künftigen Malakkamaxschiffen nicht möglich.⁶¹⁷

Piers: Zwischen vier – acht für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX- Klasse zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit <i>turn around</i> Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
2	3	3

Abb.44: Bewertung: Mumbai⁶¹⁸

Damit wird anhand Mumbais Jawaharlal Nehru Containerhafen exemplarisch belegt, was auch für andere indische Häfen gilt: Sie holen zwar auf, jedoch in einem vergleichsweise

⁶¹⁵ Abb. 43: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.google.com/maps/@1.3491419,103.5497197,470m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023).

⁶¹⁶ Vgl. https://www.jnport.gov.in/operating_performance_profile (08 01 2023).

⁶¹⁷ Ebd. (08 01 2023).

⁶¹⁸ Abb. 44: Graphik: Autor, Quelle: Autor.

moderaten Tempo. Trotz dieses Aufholprozesses bleiben noch wesentliche Schwächen, wie die Fahrinnentiefe Mumbais. Will Indien reüssieren, muss es hier investieren.

Conclusio

Für die beiden letzten Abschnitte ist somit zusammenfassend festzustellen, dass die politische und geographisch isolierte Lage Indiens in Südasien in Verbindung mit dem bis dato nicht existenten Binnenwasserstraßensystem einen eindeutigen Nachteil im Sinne von Mahans Parametern darstellt. Ebenso negativ ist der unverminderte *Brain Drain* und die Korruption zu beurteilen. Das Humanpotential Indiens ist hingegen eindeutig positiv zu werten. Die Situation bei den indischen Seehäfen stellt sich hingegen ambivalent dar. Die reine Anzahl der indischen Hochseehäfen ist als grundsätzlich ausreichend zu beurteilen. Um aber den Erfordernissen der indischen Wirtschaft in Zukunft Rechnung tragen zu können, muss deren Infrastruktur und Verkehrskonnektivität massiv modernisiert und verbessert werden. Die vorhandenen mineralischen Rohstoffvorkommen sind als positiv, das Fehlen von ausreichenden fossilen Ressourcen ist hingegen eindeutig negativ zu bewerten. Dies macht Indien abhängig und damit im neorealistischen Sinn verwundbar.

4.4 Indonesien

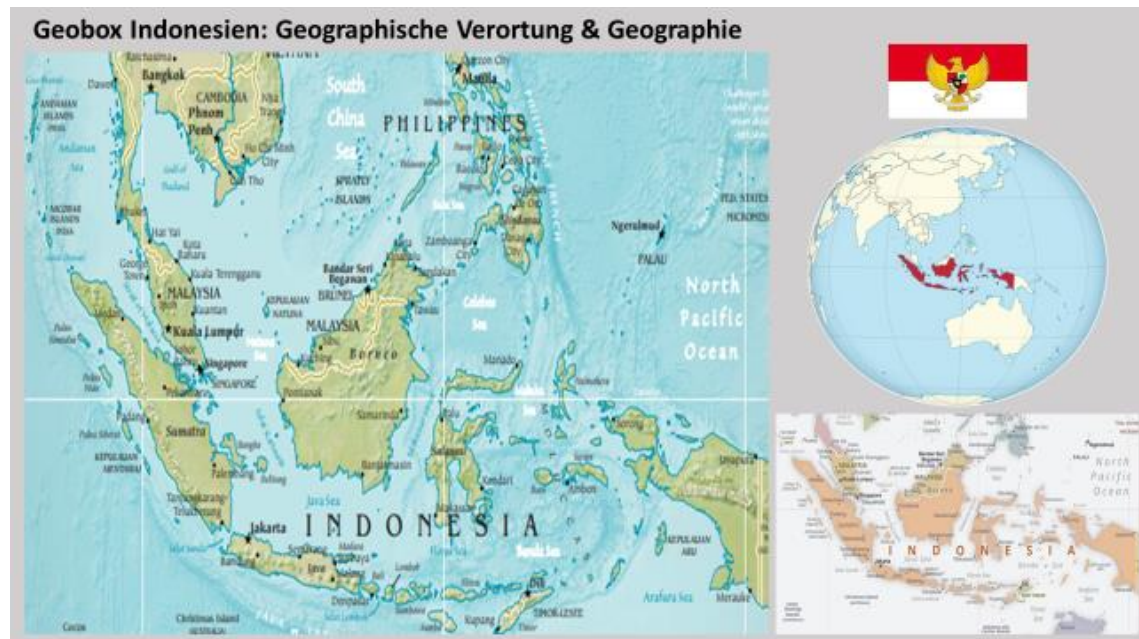
Offizielle Bezeichnung: Republik Indonesien		
Staatsform: präsidentielle Republik Verfassung von 1945 (1999, 2002)	Staatsoberhaupt: Joko Widodo (Staatspräsident) seit 2014	Pol. System: Präsidentialrepublik
Größe gesamt/Rang: 1.904.569 km ² (16.)	Außengrenzen Land: 2.830 km	Küstenlänge/Rang: 54.716 km (2.)
Bevölkerung/Dichte: 270,6 Millionen (4.) / 148 EW/km ²	BIP: 1.187,3 (2021) Mrd. US-\$\$; realer Zuwachs: 5,3%	Militärausgaben: 8,99 Mrd US-\$ (2022): 7,4 Mrd. US-\$ = 0,79 % BIP (2016)
Mitglied in: ASEAN; Commonwealth, G20, G33, Internationaler Währungsfond, OPEC ⁶¹⁹ , SAARC ⁶²⁰ UNO, Weltbank, WHO, WTO,		
Nachbarländer (drei) terrestrische: Malaysia, Papua Neuguinea, Ost-Timor; (sieben) maritime: Malaysia, Singapur, Philippinen, Palau, Papua-Neuguinea, Osttimor, Australien;		

Abb.45: Fakten Box – Allgemein - Indonesien⁶²¹

⁶¹⁹ Indonesien war bis 2016 als einziges asiatisches Land Mitglied der OPEC.

⁶²⁰ Die SAARC (South Asian Association Regional Cooperation) ist die Südasiatischen Vereinigung für regionale Zusammenarbeit

⁶²¹ Abb.45: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/#geography> (09 01 2023) und WKO Länderprofil Indonesien, (Oktober/2022) Abteilung für Statistik, S. 1.

Abb.46: Geo Box - Indonesien⁶²²

4.4.1 Maritime Geographie

Geographische Lage

Die Republik Indonesien ist ein am Äquator verorteter, südostasiatischer Staat. Der größte Inselstaat der Welt stellt eine Fortführung der malaiischen Halbinsel dar und trennt den Pazifik vom Indischen Ozean. „As the largest archipelago country in the world, Indonesia, located between two oceans and two continents has a unique geographical position.“⁶²³ Das Land besteht aus insgesamt 17.508 Inseln von denen 6.044 bewohnt sind.⁶²⁴ Bezüglich Fläche, aber auch Einwohnerzahl ist es der größte Staat Südostasiens. Indonesien wird, mit Ausnahme seines Anteils an Neuguinea, dem asiatischen Kontinent zugerechnet. Die größten Inseln sind Sumatra, Java, Borneo, Sulawesi und Neuguinea. Obwohl der größte Inselstaat der Welt, grenzt es terrestrisch mit einer Länge von 1.782 km auf Borneo an Malaysia, auf Neuguinea mit 820 km an Papua-Neuguinea und auf der Insel Timor an Osttimor mit einer gemeinsamen Grenze von 228 km.⁶²⁵ Das Land, hat eine Ausdehnung

⁶²² Abb. 46: Bearbeitung: Autor, Quelle:

https://www.google.com/search?q=Karte+Indonesiens&rlz=1C1GCEU_deAT923AT923&oq=Karte+Indonesiens&aqs=chrome..69i57j33i160.4298j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8 (06 01 2023).

⁶²³ Indonesian Defence White Paper 2015, Vorwort.

⁶²⁴ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 181.

⁶²⁵ Vgl. <https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> (29 01 2023).

von Ost–West über 5.114 km und von Nord - Süd über 1.882 km.⁶²⁶ Die wichtigste Seegrenze ist die Straße von Malakka, welche Indonesien zur Malaysischen Halbinsel und damit zum asiatischen Festland von den Nachbarn Malaysia und Singapur abgegrenzt.⁶²⁷

Meeresengen

Durch den indonesischen Archipel verlaufen eine große Anzahl von Meerengen, deren wichtigste die im Nordwesten verortete Straße von Malakka ist. Diese hat, auch im historischen Rückblick, globale Bedeutung.

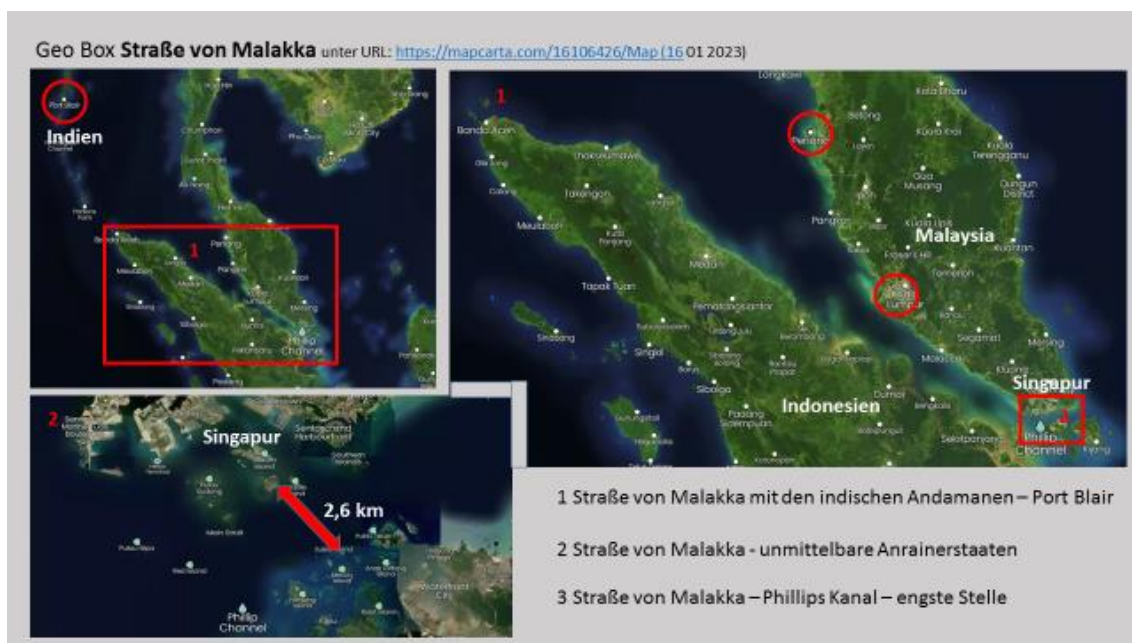


Abb. 47: Geo Box – Straße von Malakka⁶²⁸

Sie ist 800 km lang und an der engsten Stelle, den Phillips Kanal bei Singapur maximal 2,6 km breit (Abb. 47). Sie verbindet die Andamanensee mit dem Südchinesischen Meer. Ihre durchschnittliche Tiefe beträgt 25 m.⁶²⁹ Da sie die kürzeste Verbindung zwischen Südasien und Ostasien darstellt, ist sie mit einer Frequenz von bis zu 2.000 Schiffe täglich eine der am stärksten befahrenen Wasserstraßen der Welt.⁶³⁰ Ihre besondere globale Bedeutung liegt darin, dass zwischen 20 und 25 Prozent des maritimen Welthandels über sie

⁶²⁶ Vgl. Hölzel-Universalatlas zu Geographie und Geschichte, 2015, S.165.

⁶²⁷ Vgl. <https://www.laenderdaten.info/Asien/Indonesien/index.php> (29 01 2023).

⁶²⁸ Abb.47: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://mapcarta.com/16106426/Map> (16 01 2023).

⁶²⁹ Vgl. Pirat, Didier, Ortolland, Jean Pierre, Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes, 2008, S. 210.

⁶³⁰ Vgl. https://www.lexas.de/ozeane/meerengen/strasse_von_malakka/index.aspx (16 01 2023).

abgewickelt werden, in der enormen Schiffsfrequenz sowie, dass der überwiegende Anteil des Seehandels und die Energiezufuhr für die ostasiatischen Staaten durch sie laufen. Für die VR China, die ca. 80 Prozent ihres Bedarfs an Rohöl durch diese Meeresenge transportiert,⁶³¹ ist folglich das friktionsfreie Funktionieren der Straße von Malakka essenziell.

700 km in südöstlicher Richtung der Straße von Malakka führen von der zentral gelegenen Javasee zunächst die Sundastraße und weitere 1.000 km östlich, die Lombokstraße in den Indischen Ozean.⁶³² Den Ostausgang der Javasee bildet die Straße von Makassar.⁶³³ Damit kommt Indonesien eine dominierende, überregional bedeutende, geographische Position in Südostasien zu. Alle wichtigen Seestraßen, die den Indischen Ozean mit dem Pazifik verbinden, sind hier verortet!

Die zwischen den Inseln Sumatra und Java gelegene Sundastraße verbindet die Javasee mit dem Indischen Ozean. Sie ist ungefähr 200 km lang und an der schmalsten Stelle zwischen Cape Tua auf Sumatra und Cape Pujat auf Java 25 km breit. Diese Durchfahrt wird allerdings durch die Insel Sangiang in zwei 17 km bzw. sieben km breite Passagen geteilt. (Abb. 48) Erschwerend kommt hinzu, dass die Sundastraße im östlichen Teil über eine Tiefe von nur 20 m verfügt sowie zahlreiche Sandbänke aber auch Ölplattformen die ungehinderte Passage erschweren. (Abb. 48) Damit gilt sie als nautisch schwierig zu navigieren und schränkt ihre Nutzung für VLCC und Neopanamax Schiffe stark ein. Künftige Containerschiffe der Malakkamax Klasse können sie überhaupt nicht passieren. Zudem ist für ihre Nutzung im Vergleich zur Straße von Malakka ein Umweg von 1.300 km in Kauf zu nehmen.⁶³⁴

⁶³¹ Vgl. https://www.lexas.de/ozeane/meerengen/strasse_von_malakka/index.aspx (16.01.2023).

⁶³² Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 142 und 143.

⁶³³ Vgl. Pirat, Didier, Ortolland, Jean Pierre, Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes, 2008, S. 210.

⁶³⁴ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 142 und 143.



Abb. 48: Geo Box – Lombok- und Sundastraße⁶³⁵

Die östlich davon gelegene Lombokstraße weist eine Länge von 80 km und eine minimale Breite von 18 km auf.⁶³⁶ (Abb. 48) Mit einer durchschnittlichen Wassertiefe von 200 m können auch die größten Handelsschiffe aller Klassen sie passieren. Damit stellt sie eine nautisch leistungsfähige Alternative zur Malakkastraße dar. Ihr größter Nachteil ist allerdings, dass sich bei ihrer Nutzung der Seeweg zwischen dem Pazifik und dem Indischen Ozean um ungefähr 2.500 km erheblich verlängert.⁶³⁷ Als Konsequenz ihrer Lage und der nautischen Gegebenheiten wäre bei künftiger intensiverer Nutzung der beiden Wasserstraßen unweigerlich ein Anstieg der Transportkosten und Transportdauer die Folge. Die global bedeutenden *SLOC* zwischen Ost- und Südostasien, Afrika und Europa konzentrieren sich in der indopazifischen Region somit auf wenige nutzbare Meeresengen. Bei einer eventuellen Sperrung dieser, ergeben sich dramatische überregionale Konsequenzen. Damit wird die geostrategische Bedeutung der indopazifischen Region als ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart aufgrund ihrer geographischen Merkmale bestätigt.

⁶³⁵ Abb.48: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.google.at/maps/@-8.7720554,115.7466073,33686m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023).

⁶³⁶ Vgl. Pirat, Didier, Ortolland Jean Pierre, Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes, 2008, S. 210.

⁶³⁷ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 142 und 143.

Territoriale Ausdehnung

Die Küsten Indonesiens haben eine Länge von 54.716 km. Damit rangiert das Land an zweiter Stelle weltweit.⁶³⁸ Die ausgedehnten Regenwaldgebiete Indonesiens gelten als die artenreichsten der Welt. Zugleich zählen sie zu den größten weltweit. Das Land, eines der global vulkanreichsten, ist vor allem auf Java, sehr fruchtbar. Dies ermöglicht gemeinsam mit dem tropischen Klima eine intensive landwirtschaftliche Nutzung und führt zu einer entsprechend dichten Besiedelung. Das Land besitzt weder Auslands- noch Überseebesitzungen. Zusammenfassend ist Indonesien alleine aufgrund seiner Geographie als größter Inselstaat der Welt, als maritimer Staat anzusprechen. Die unglaubliche Anzahl von über 16.000 Inseln, verbunden mit der geographischen Ausdehnung machen die See zum Transport- und Kommunikationsmedium Nummer eins für das Land. Die Tatsache, dass Indonesien über keinerlei Überseebesitzungen oder -Basen verfügt, ist im Fokus dieses Forschungsprojektes vernachlässigbar. Der Verlauf von drei der weltweit wichtigsten Wasserstraßen durch indonesisches Territorium gibt, alleine aufgrund dieses geographischen Faktums, Indonesien einen überregionalen, im Falle der Straße von Malakka sogar einen globalen Stellenwert.

4.4.2 Humanfaktoren im maritimen Kontext

Bevölkerung

Mit 270 Millionen Einwohnern ist Indonesien der viertbevölkerungsreichste Staat der Welt. Die Bevölkerung des Landes ist extrem ungleich verteilt. Während große Teile von Borneo, Sulawesi oder Neuguinea⁶³⁹ nahezu menschenleer sind, konzentriert sich auf Java mehr als die Hälfte der Einwohner, knapp 145 Millionen Menschen. Hier befinden sich auch die am dichtesten besiedelten Provinzen, Jakarta und Yogyakarta, gefolgt von Teilen Sumatras. Der größte Ballungsraum des Landes ist Jakarta, gefolgt von Surabaya, Medan und Bandung. Dieser Bevölkerungskonzentration versucht man durch Umsiedlungsprojekte, der sogenannten Transmigrasi, in andere Gebiete des Landes, vor allem Borneo und

⁶³⁸ Vgl. <https://web.archive.org/web/20120419075053/http://earthtrends.wri.org/text/coastal-marine/variable-61.html> (20 01 2021).

⁶³⁹ Auf 786.000 km² leben 11,3 Mio. Einwohner. Vgl. <https://dewiki.de/Lexikon/Indonesien> (12 02 2023)

Neuguinea, zu begegnen.⁶⁴⁰ Das Land ist der größte muslimische Staat der Welt. Das multiethnische und multikulturelle Land ist Heimat für insgesamt fast 360 verschiedene, meist malaiische, Völker.

Die multiethnische Bevölkerung Indonesiens ist von 69 Millionen im Jahr 1950 auf fast 260 Millionen im Jahr 2016 angewachsen. Obwohl sich das Wachstum mittlerweile verlangsamt hat, liegt der Zuwachs pro Jahr bei drei Millionen Menschen, was dazu führen wird, so die Prognosen, dass Indonesien 2050 voraussichtlich mehr als 300 Millionen Einwohner haben wird. Die Jungmalaien sind, mit einem Anteil von rund zwei Dritteln, die größte Bevölkerungsgruppe. Im Zusammenhang mit der hier zu behandelnden multiplen *Interconnectedness* ist der Faktor, dass in Indonesien insgesamt 7,89 Millionen ethnische Chinesen leben von Bedeutung. Das Verhältnis zur chinesischen Minderheit ist nicht unbelastet. Nach den, bis heute unvergessenen, Massakern an mutmaßlichen Kommunisten 1965 – 1966 zu denen auch die Chinesen gezählt wurden, verkündete der damalige Präsident Suharto einen Erlass über „*Die Politik zur Lösung des chinesischen Problems*“⁶⁴¹. In Folge kam es über Jahrzehnte zu einer Unterdrückung der chinesischen Minderheit mit teilweise ebenso menschenrechtswidrigen wie skurrilen Auswüchsen. Erst unter Präsident Habibie⁶⁴² wurden die diskriminierenden Gesetze schrittweise gelockert und schließlich am 16. September 1998 ganz aufgehoben. Zusammenfassend bedeutet dies, dass die multiethnische, oftmals in relativ isolierten Lebensräumen wohnhafte Bevölkerung des Landes einen ständigen gesamtstaatlichen Interessensausgleich verlangt. Im Zusammenhang mit der hier im Fokus stehenden chinesischen Initiative ist festzuhalten, dass insbesondere die Befriedigung der Interessen der großen chinesische Minderheit für die staatliche Handlungsfähigkeit und ein geschlossenes außenpolitisches Auftreten gegenüber der VR China eine zumindestens stetige Herausforderung für die politische Führung Indonesiens darstellt. Eben darin liegt die Bedeutung des Faktors Bevölkerung Indonesiens in der Zusammenschau der Implikationen der *MSRI*.

⁶⁴⁰ Vgl. <https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/republik-indonesien> (09 01 2023).

⁶⁴¹ Vgl. <https://www.jstor.org/stable/24222744> (02 02 2023).

⁶⁴² Vgl. Executive summary HIS Markit – Indonesia, 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 10.

Regierungsform

Indonesien ist nach der Verfassung von 1945 eine Präsidentialrepublik. Nach den 1998 erfolgten Sturz Präsident Suhartos wurden 1999 und 2002 umfangreiche Staatsreformen umgesetzt.⁶⁴³ Der/Die für eine Legislaturperiode von fünf Jahren direkt vom Volk gewählte Staatspräsident_in, derzeit Joko Widodo, hat eine dreifache Funktion. Die Person ist formelles Staatsoberhaupt, zugleich Regierungschef_in und Oberbefehlshaber_in der Streitkräfte.⁶⁴⁴ Die Amtszeit ist auf zwei Perioden beschränkt. Das Staatsoberhaupt ernennt die Mitglieder des Kabinetts, die nicht Mitglieder des Parlaments sein müssen. Oftmals als charismatisch wahrgenommen, verkörpert Joko Widodo einen neuen indonesischen Politikertypus. „*Jokowi represents a new breed of Indonesian politician (...)*“⁶⁴⁵ Mit der Verfassungsänderung von 2004 ist Indonesiens Legislativorgan ein Zweikammerparlament. Es besteht aus der 550 Abgeordneten starken ersten Kammer und der neu geschaffenen zweiten Kammer mit 128 Regionalvertreter_innen, die aber lediglich über ein Anhörungs- und Vorschlagsrecht verfügt. Die 700 Mitglieder starke, beratende Volksversammlung spiegelt die Diversität des Landes gut wieder. Es besteht aus den, ebenfalls auf fünf Jahre gewählten 500 Mitgliedern starken Abgeordnetenhaus, 135 Provinzvertreter_innen sowie 65 Vertreter_innen der Standesorganisationen.⁶⁴⁶ Indonesien ist administrativ aktuell in 31 Provinzen, zwei Sonderregionen und den Hauptstadt distrikt Jakarta gegliedert. Das Rechtssystem basiert auf dem Römischen Recht mit niederländischer Ausprägung, ergänzt um indonesisches Gewohnheitsrecht und Aspekte des islamischen Rechts, der Sharia.⁶⁴⁷ Zusammenfassend bedeuteten diese Faktoren, dass die indonesische Demokratie vielfältige, durch die Geographie des Landes und durch ihre multikulturelle, multiethnische Bevölkerung determinierte Herausforderungen zu bewältigen hat. Trotz dieser ist Indonesien ein vergleichsweise stabiler Staat. Im Wechselspiel zwischen der Realisierung selbstgestellter Ansprüche und den politischen Fakten, kann die indonesische Teilhabe an der MSRI auch ökonomisch dazu beitragen, als

⁶⁴³ Vgl. Executive summary HIS Markit – Indonesia, 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 12.

⁶⁴⁴ Vgl. ebd. S. 12.

⁶⁴⁵ Ebd. S. 10.

⁶⁴⁶ Vgl. <https://www.iaaw.hu-berlin.de/de/region/suedostasien/publikationen/working-papers/soa-wp-020-staat-und-menschenrechte-im-demokratisierungsprozess-indonesiens-johannes-herrmann.pdf>, S. 7 (03 02 2023)

⁶⁴⁷ Vgl. Executive summary HIS Markit – Indonesia, 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 19.

stabilisierendes Mittel für den innerindonesischen Ausgleichsbedarf wahrgenommen zu werden. Daher die grundsätzlich positive Reaktion auf die *MSRI* nachvollziehbar.

Kultur und Gesellschaft

Indonesien erklärte am 17. August 1945 seine Unabhängigkeit von den Niederlanden. Nach einem Sezessionskrieg wurde diese am 27. Dezember 1949 von der ehemaligen Kolonialmacht anerkannt. Mit der erlangten Unabhängigkeit standen die Staatsgründer vor der Aufgabe, dem insularen Vielvölkerstaat eine einende Identität zu geben. Ähnlich wie in Indien war dabei der erfolgreiche Unabhängigkeitskampf ein wertvoller Ausgangspunkt.⁶⁴⁸ Vor dem Hintergrund unverändert anhaltender Autonomie- bzw. Unabhängigkeitsbestrebungen ist es eine unveränderte Herausforderung aller nationalen Regierungen, aus der ethnischen Vielfalt eine gemeinsame Identität und ein Nationalgefühl zu schmieden. Es ist daher wenig verwunderlich, dass der Wahlspruch Indonesiens *Bhinneka tunggal ika* („Einheit in Vielfalt“) geradezu sinnbildlich für diesen langwierigen Einigungsprozess steht. Die Staatsideologie *Pancasila* versucht hier identitätsstiftend und homogenisierend zu unterstützen.⁶⁴⁹ Dieser, aus dem Sanskrit stammende Begriff, bezog sich ursprünglich auf einen buddhistischen Ethikkodex. Als Staatsideologie adaptiert beinhaltete er fünf Grundsätze: Den Monotheismus, die Humanität, die nationale Einheit, die repräsentativen Demokratie durch Konsens und die sozialen Gerechtigkeit.⁶⁵⁰ Obgleich der Islam nicht Staatsreligion ist, müssen sich, der Staatsideologie folgend, die indonesischen Staatsangehörigen zu einer der fünf anerkannten Weltreligionen bekennen.

4.4.3 Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen

Maritime Wirtschaft

Indonesien ist als *Next-Eleven*-Staat klassifiziert. Die marktwirtschaftlich orientierte Wirtschaft wird jedoch durch staatliche Interventionen beeinflusst. Die sogenannte Asienkrise 1997/1998 sowie die Finanzkrise 2008 erschütterten auch Indonesien stark. Die indonesische Ökonomie konnte sich in Folge aber stabilisieren und zählt mittlerweile mit einem Wirtschaftswachstum von fünf bis sechs Prozent pro Jahr zu den am schnellsten

⁶⁴⁸ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/about/archives/2021/countries/indonesia/> (11.01.2023).

⁶⁴⁹ Vgl. Executive summary HIS Markit – Indonesia, 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 12.

⁶⁵⁰ Vgl. ebd. S. 12.

expandierenden der Welt. Indonesien war 2017, bezogen auf den Kaufkraftvergleich, die acht-größte Wirtschaftsmacht der Welt. Die indonesische Wirtschaft war im 20. Jahrhundert stark staatlich protektioniert und reguliert. Sukzessive wurden die Investmentbeschränkungen zurückgefahren und die Wirtschaft dereguliert. Das *Job Creation Law* aus 2007 wurde 2020 überarbeitet und führte zu einem erneuten Rückgang der geschützten Bereiche der indonesischen Wirtschaft.⁶⁵¹ Ziel dieser Maßnahmen ist es, durch den Zulauf von Fremdkapital, Investitionen in die indonesische Wirtschaft mitfinanzieren zu können und so ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. *“The government is also seeking to attract greater foreign direct investment by liberalising the regulatory environment, (...)”*⁶⁵² Für Indonesien ist die VR China sowohl bei den Exporten, als auch bei den Importen der wichtigste Handelspartner. Mehr als ein Viertel aller Importe kommt aus der Volksrepublik (Abb. 49). Dahinter folgt mit zwölf Prozent Singapur. Bei den Exporten ist der Anteil Chinas mit 15 Prozent nahezu doppelt so hoch wie jene von Singapur, Indien und Malaysia.

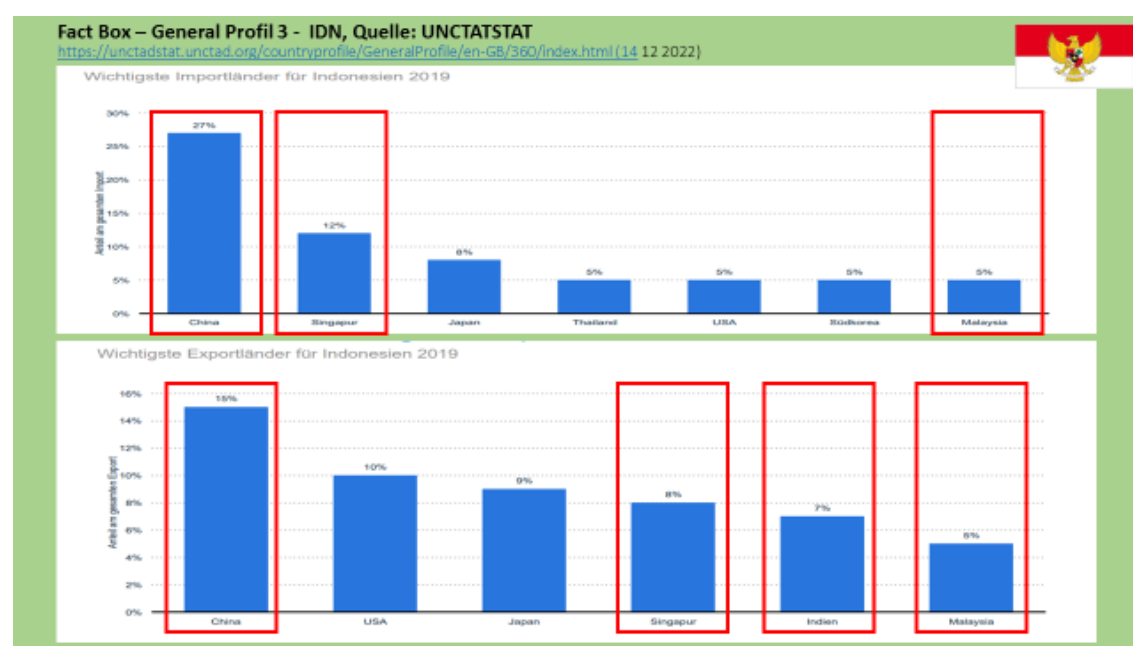


Abb. 49: Fakten Box - Ökonomie: Exporte und Importe Indonesiens⁶⁵³

⁶⁵¹ Vgl. Executive summary HIS Markit – Indonesia, 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 20.

⁶⁵² Ebd. S. 8.

⁶⁵³ Abb. 49 Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/360/index.html> (14 12 2022).

Indonesien unterhält enge wirtschaftliche Beziehungen zu Indien. Beide Staaten verbindet ein im Oktober 2010 abgeschlossener Freihandelsvertrag. Indonesien ist Indiens drittgrößter Handelspartner innerhalb der ASEAN. Der bilaterale Handel erreichte 2015 eine Größenordnung von über 20 Milliarden USD.⁶⁵⁴

Zusammenfassend kann ausgesagt werden, dass die indonesische Wirtschaft vielfältig und weitreichend mit jenen der anderen Akteure verwoben ist. Ökonomisch ist das Land daher multipel *interconnected*.

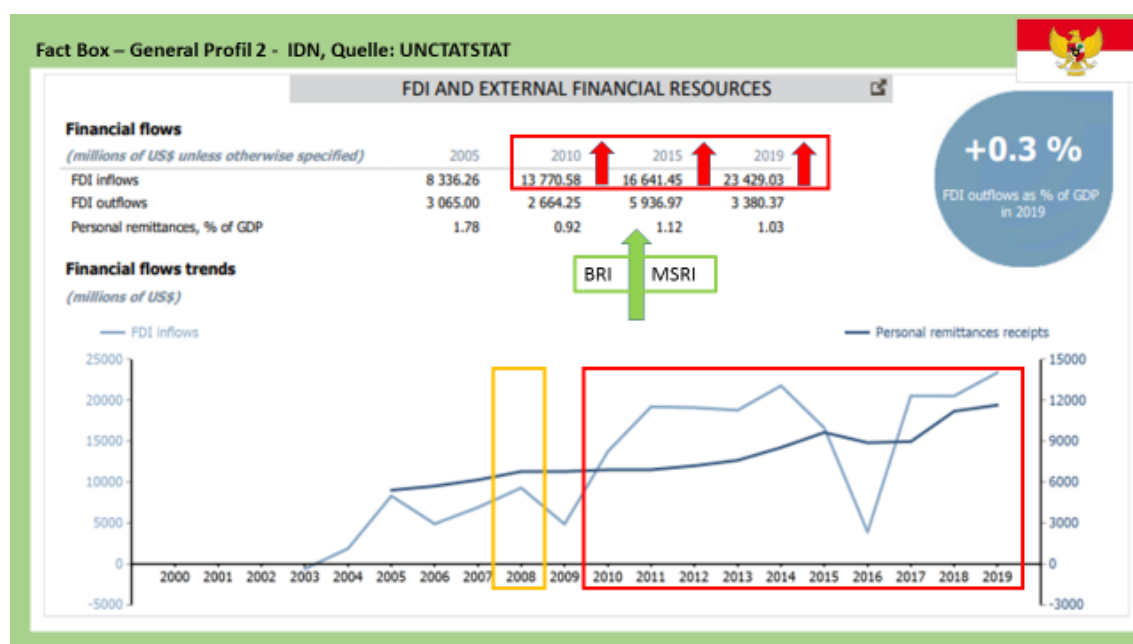


Abb. 50: Fakten Box - Ökonomie: FDI Indonesiens⁶⁵⁵

Gerade am Beispiel des FDI Indonesiens lässt sich der Effekt den das *Chinese Outward Forward Direct Investment (COFDI)* im Rahmen der MSRI hat, besonders gut erkennen (Abb. 50). Mit ihrer Implementierung erhöht sich der *Inflow* an Kapital und wächst bis zum Jahr 2019 kontinuierlich an. Als Beispiel für die chinesischen Direktinvestitionen sei hier die Jakarta – Bandung Hochleistungsstrecke⁶⁵⁶ genannt. Einschränkend ist jedoch zu sagen,

⁶⁵⁴ Vgl. SPS Military Yearbook 2021, Naval Forces, S.6, <https://www.spsnavalforces.com/story/?id=312>, (14 02 2023).

⁶⁵⁵ Abb. 50 Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/360/index.html> (14 12 2022).

⁶⁵⁶ Blanchard, Jean Marc F., China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia, 2019, S. 71.

dass dieser Anstieg zwar merklich war, jedoch blieben die *COFDI* unter jenen Singapurs und Japans, zwei traditionelle *FDI* Indonesiens, zurück.⁶⁵⁷

Die Auswirkungen der *MSRI* sind gerade bei den chinesischen Importen (Abb. 51, grüner Pfeil) merklich. Damit entstand im Jahr 2019 ein Handelsbilanzdefizit zu Gunsten Chinas. Die *MSRI* als ein Tool zur Erschließung bzw. Absicherung von Märkten? Das Beispiel Indonesiens belegt dies.

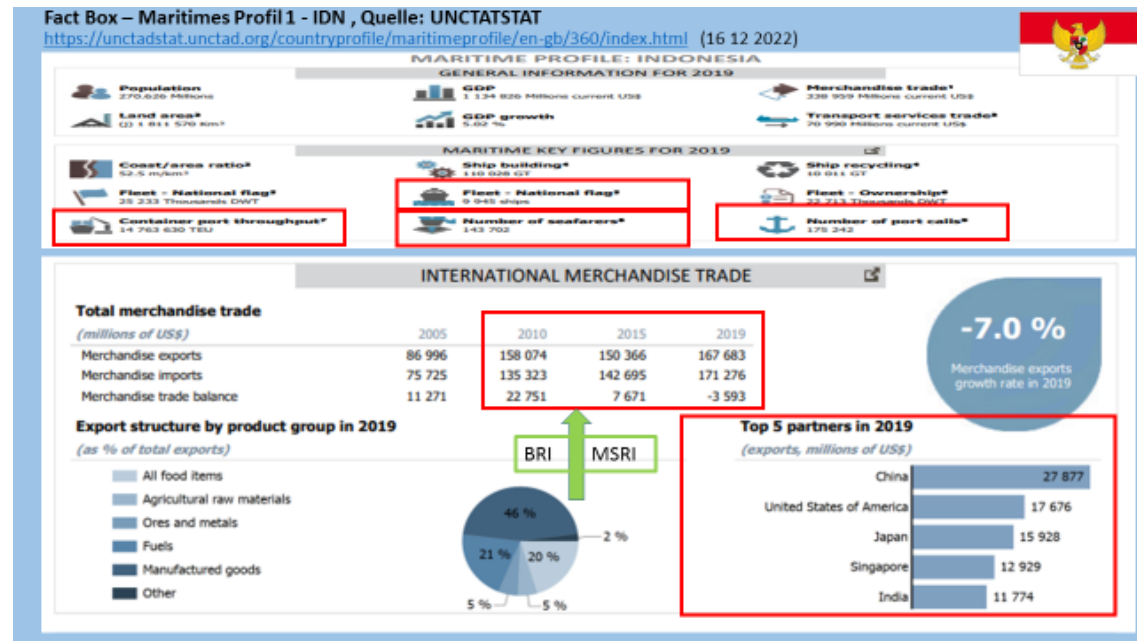


Abb. 51: Fakten Box – Maritim 1 Indonesien⁶⁵⁸

Energie und Ressourcen

Aufgrund seiner großen maritimen wie terrestrischen Ausdehnung ist Indonesien ein in jeglicher Hinsicht ressourcenreiches Land. Der größte Goldproduzent der Welt in Gosleng auf Neuguinea sowie der drittgrößte Produzent von Zinn geben exemplarisch Zeugnis davon. Das Land besitzt darüber hinaus bedeutende Vorkommen an Kupfer, Silber, Bauxit, Nickelerz, Kohle, Flüssigerdgas⁶⁵⁹ sowie Holz- und Agrarprodukte wie Palmöl und vermag viele dieser Ressourcen auch zu exportieren. Gerade bei Flüssiggas ist die VR China der größte Abnehmer. Viele der Bodenschätze werden durch ausländische Firmen ausgebeutet.

⁶⁵⁷ Blanchard, Jean Marc F., China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia, S. 71.

⁶⁵⁸ Abb. 51: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/360/index.html> (16 12 2022).

⁶⁵⁹ Vgl. <https://www.weltexporte.de/fluessiggas-exporte/> (16 01 2023).

Die mitunter harsche Vorgehensweise dieser gegenüber der lokalen Bevölkerung führt zu sozialen Spannungen und gelegentlich zu Widerstand gegenüber den Bergbaukonzernen. Die Eingriffe in die Natur bringen aber auch ökologische Herausforderungen, wie die großflächige Abholzung des Regenwaldes oder das ungefilterte Einleiten von giftigen Rückständen des Bergbaues in die Flüsse, mit sich. Unbeschadet dieser sozialen und ökologischen Herausforderungen ist der Ressourcenreichtum Indonesiens als ein eindeutiger Vorteil sowohl im Sinne Mahans als auch im neorealistschen Sinne zu werten. Indonesien ist somit relativ autark und folglich weniger verletzlich.

4.4.4 Maritime Infrastruktur Indonesiens

Physische Beschaffenheit

Aufgrund der enormen Küstenlänge Indonesiens von 54.716 km, hinter Kanada die längste der Welt, bietet das Land vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten. Andererseits stellt diese gewaltige Küstenlinie die Verantwortlichen gerade aus verkehrstechnischer Sicht,⁶⁶⁰ vor gewaltige infrastrukturelle Herausforderungen. Viele Küstenabschnitte, wie z. B. auf Südborneo, Ost-Sulawesi oder West-Neuguinea sind mit Mangrovenwäldern bedeckt. Neuguinea ist als eines der wenigen Gebiete weltweit, noch nicht vollständig kartographiert. Die mitunter stark wasserführenden Flüsse der Insel, wie der Barito, der Kamingan oder der Tariku sind bis dato nur rudimentär erschlossen und daher auch für Schiffe mittlerer Größe nicht nutzbar.⁶⁶¹ Ein weiterer erschwerender Faktor ist, dass viele Landstriche auf den genannten Inseln kaum besiedelt sind. Zur Verdeutlichung: West-Neuguinea verfügt über zwei leistungsfähige Häfen, davon ist lediglich Jayapura⁶⁶², im äußersten Nordosten, in der Lage, eine begrenzte Größe von Hochseeschiffen aufzunehmen.

Häfen und deren Infrastruktur

Als größter Inselstaat der Welt verfügt Indonesien über 1.700 Häfen. Von dieser respektablen Anzahl sind aber lediglich 110 groß genug, um Hochseefrachtschiffe

⁶⁶⁰ Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/699751/umfrage/laender-mit-der-laengsten-kueste/> (16.01.2023)

⁶⁶¹ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 146 und 147.

⁶⁶² Jayapura ist mit 200.000 Einwohnern nach Port Moresby die zweitgrößte Stadt auf Papua-Neuguinea. Vgl. <https://www.goruma.de/laender/australien/papua-neuguinea/landkarte-geografie> (21.02.2023)

aufzunehmen. Die wichtigsten Seehäfen Indonesiens sind Banjarmasin, Belawan, Kotabaru, Krueg Geukueh, Palembang, Panjang, Sungai Pakning, Tanjung Perak, Tanjung Priok.⁶⁶³ Obwohl der maritime Sektor des Landes grundsätzlich ein großes Potenzial hat, sieht sich dieser mit mannigfaltigen Herausforderungen konfrontiert. Vor allem die Infrastruktur der kleineren Häfen ist oftmals veraltet und wenig leistungsfähig. Dies hat zur Folge, dass die Häfen Indonesiens Seehandelsvolumen nicht bewältigen können. Die Konsequenz der stetigen Überlastung führt dazu, dass die Logistikkosten aufgrund der langen Umschlagzeiten und begrenzten Lagerkapazitäten extrem hoch sind.⁶⁶⁴ Um diesen Unzulänglichkeiten nachhaltig begegnen zu können, verkündet Präsident Jokowi im Oktober 2014 seine Vision, Indonesien in einen *Global Maritime Fulcrum* zu verwandeln.⁶⁶⁵ Mit November 2015 wurde das sogenannte *Sea Toll Project* präsentiert. Ziel dieser Initiative ist es, die Leistungsfähigkeit der maritimen innerindonesischen Seeverbindungen durch einen massiven Ausbau der Hafen-Infrastruktur zu verbessern.⁶⁶⁶

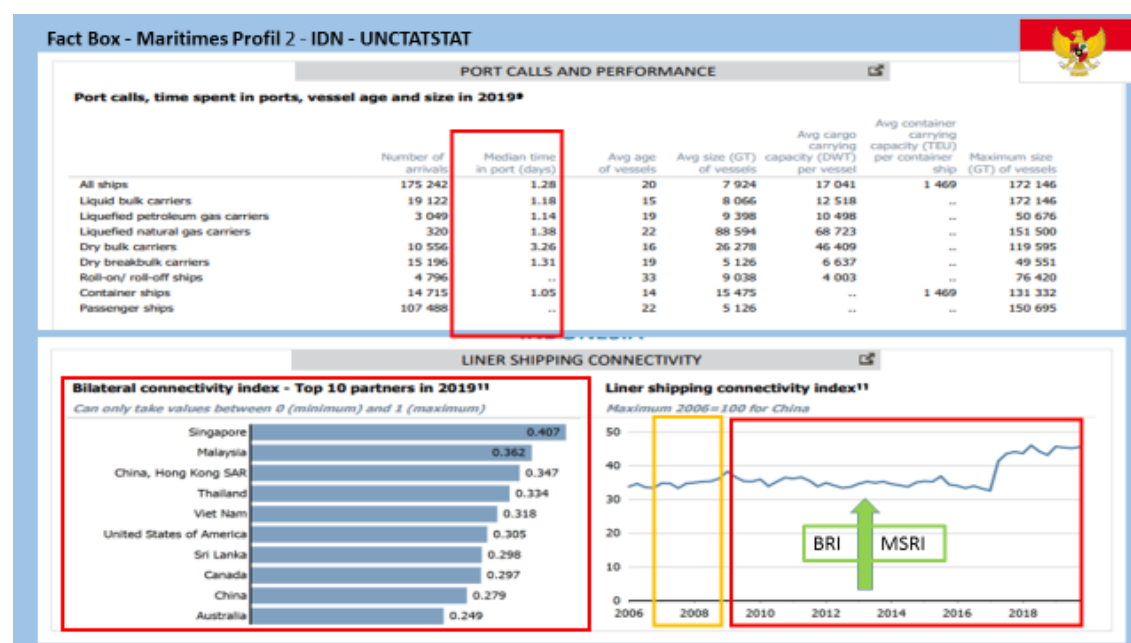


Abb. 52: Fakten Box – Maritim 2 Indonesien⁶⁶⁷

⁶⁶³ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/#transportation> (09 01 2023).

⁶⁶⁴ Vgl. <https://www.eurisles.org/de/8-principaux-ports-en-indonesie> (09 01 2023).

⁶⁶⁵ Vgl. Iseas Yusuf Ishak Institute Perspective, No3/2017, S. 3.

⁶⁶⁶ Vgl. ebd. S. 3.

⁶⁶⁷ Abb. 52: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/360/index.html> (16 12 2022).

Das *Sea Toll Project* fokussiert auf fünf Häfen: Belawan auf Sumatra, Tanjung Priok (Jakarta) und Tanjung Perak (Surabaya) auf Java, Makassar auf Sulawesi und Sorong auf Papua-Neuguinea. Mit der Schaffung von sechs leistungsfähigen Seerouten (T1 – T6) soll auch die Konnektivität Indonesiens wesentlich verbessert werden. Nicht zuletzt aufgrund der wachsenden Skepsis gegenüber der *MSRI*, begründet mit der Erkenntnis, dass sich diese nur auf Großprojekte für den Transithandel konzentrieren würde, für die innerindonesischen Seeverbindungen aber keine nennenswerte Verbesserung zu erzielen sei, waren die Auslöser für den Start des Projekts.⁶⁶⁸ Das Land verfügt über elf Hochsee-Containerhäfen. Die *Turn Around Zeiten* (Abb. 52). der indonesischen Häfen liegen deutlich über jenen aller anderen Akteure (vgl. Abb. 41, S. 153 und Abb. 28, S.131). Damit wird unterstrichen, dass die Leistungsfähigkeit der indonesischen Hafeninfrastruktur mit Ausnahme des Containersektors (durchschnittliche Liegezeit 1,05 Tage) noch nicht zum internationalen Niveau aufgeschlossen hat.

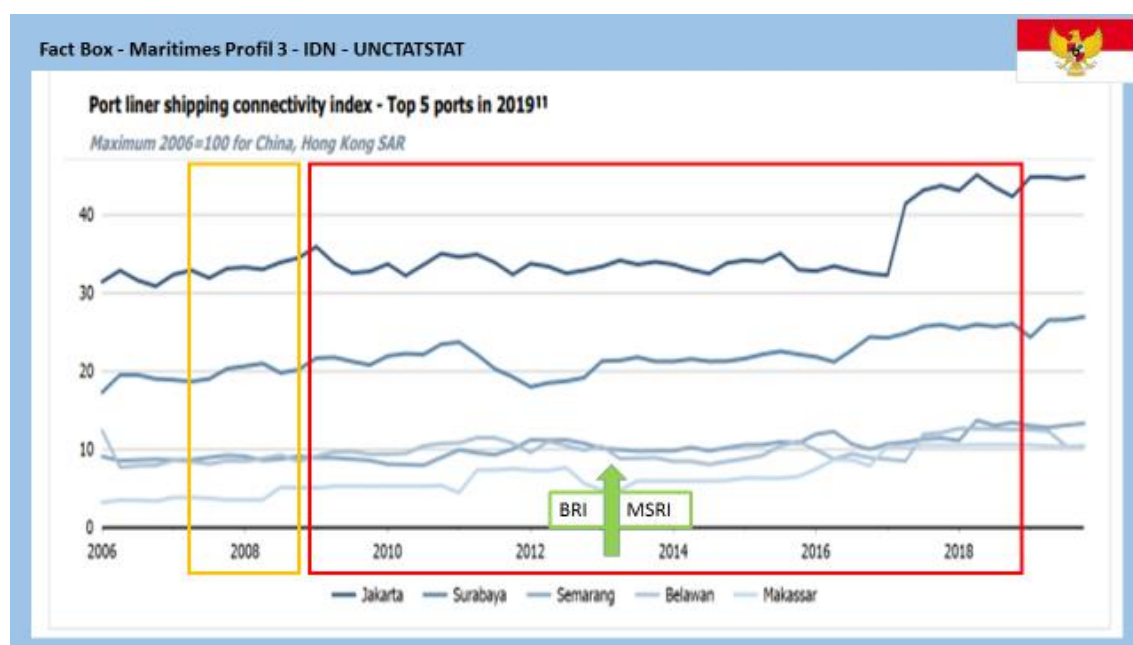


Abb. 53: Fakten Box – Maritim 3 Indonesien⁶⁶⁹

Abbildung 53 zeigt die *Port Liner Shipping Connectivity* der fünf bedeutendsten indonesischen Häfen. Markant ist der Anstieg bei Jakarta – Tanjung Priok und Surabaya im Jahr 2017. Mit 14.715 *Port Calls* 2019 im Sektor der Containerschiffe ist ein stetiger

⁶⁶⁸ Vgl. Iseas Yusuf Ishak Institute Perspective, No3/2017, S. 2.

⁶⁶⁹ Abb. 53: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/360/index.html> (16.12.2022).

Aufwärtstrend zu verzeichnen. Dennoch liegt Indonesien hier im Vergleich der fünf Akteure an vierter Stelle.⁶⁷⁰ In diesem Zusammenhang ist jedoch festzuhalten, dass in die Infrastruktur der indonesischen Häfen im Zuge der *MSRI* massiv investiert wurde.

Der nördlich von Jakarta gelegene Tanjung Priok nimmt mit 7,6 Millionen TEU (2019) den Spitzenplatz unter den Containerhäfen Indonesiens und den Platz 25 weltweit ein. Tanjung Priok verfügt über 20 Terminals für *Dry Bulk* und Container. Trotz einer Pierlänge von 17 km bietet er nur 20 Liegeplätze für weitere Hochseeschiffe.⁶⁷¹ Ein Ausbauplan sieht die Erweiterung für die Aufnahme von bis zu 35 Schiffen vor.



Abb.54: Map Box – Infrastruktur: Hafen Tanjung Priok⁶⁷²

Piers: Piers: Zwischen vier – acht für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX- Klasse zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit <i>Turn around</i> Zeiten von < 36 Stunden / Containerschiff. < 58 Stunden für <i>Dry Bulk</i> .	Konnektivität: Wenig leistungsfähiger Anschluss an das nationalen Pipelinesystem/Eisenbahnnetz gegeben. Kein Eisenbahnanschluss vorhanden
2	2	1

Abb.55: Bewertung Tanjung Priok⁶⁷³

⁶⁷⁰ Vgl. UNCTAD Calculations, Tabelle 32 in Review of Maritime Transport 2020, S.71.

⁶⁷¹ Vgl. <https://www.eurisles.org/de/8-principaux-ports-en-indonesie> (09 01 2023).

⁶⁷² Abb. 54: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.google.at/maps/@-6.1037053,106.9055621,144m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023).

⁶⁷³ Abb. 55: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Dahinter folgt, im Osten von Java verortet, der Hafen von Tanjung Perak mit 3,9 Millionen *TEU* (2019).⁶⁷⁴ Der Hafen verfügt über eine Wassertiefe von bis zu 16 m. Tanjung Perak hat sechs Haupt-Terminals und verfügt, mit dem neu geschaffenen *International Container Terminal* über insgesamt 22 Liegeplätze für Containerschiffe bis zu einer Kapazität von 15.000 *TEU*.⁶⁷⁵

Conclusio

Die Einwohnerkonzentration und die Größe und Erstreckung seines Territoriums werden die ökonomischen, gesellschaftspolitischen und sozialen, aber auch die sicherheitspolitischen Fähigkeiten und Möglichkeiten Indonesiens auf Jahre hindurch in Anspruch nehmen. Seine geographische Verortung und die Tatsache, dass drei bedeutende Wasserstraßen durch indonesisches Territorium verlaufen, verleihen dem Land einen überregionalen, im Falle der Straße von Malakka sogar eine globale Bedeutung. Die maritime Wirtschaft Indonesiens hat, aufgrund der Tatsache größter Inselstaat der Welt und zugleich bevölkerungsreichstes Land Südostasiens zu sein, Potenzial. Als positiv ist die küstennahe Verfügbarkeit von Humanressourcen in quantitativ ausreichender Größe zu werten. Ebenso positiv sind die durchgeführten Deregulierungsmaßnahmen (vgl. S.163) das steigende *FDI* und nationale Initiativen wie das *Sea Toll Project* zu beurteilen. Einschränkung muss jedoch festgestellt werden, dass alleine die Ost-West-Ausdehnung des Landes von über 5.000 km, die beabsichtigte Steigerung der maritimen Konnektivität und damit verbunden die Senkung der Transportkosten, als eine zumindest mittelfristige, wenn nicht sogar langfristige Maßnahme eingeordnet werden muss. Für die Umsetzung eben dieser Aufgabe in einer angemessenen Zeit erscheint die Leistungsfähigkeit der indonesischen Volkswirtschaft nur sehr bedingt auszureichen. Gerade hier sind also ausländisches Kapital (*FDI*) und die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen höchst willkommen. Eben hier setzt die *MSRI* mit all ihren Vorteilen, aber auch um den Preis einer gesteigerten Abhängigkeit von der VR China an. Indonesien ein *Maritime Fulcrum*? Dies erscheint möglich, ist jedoch keineswegs gewiss.

⁶⁷⁴ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/#transportation> (09 01 2023).

⁶⁷⁵ Vgl. <https://kfmap.asia/seaport/port-of-tanjung-perak-11641> (09 01 2023).

4.5 Malaysia

Offizielle Bezeichnung: Malaysia		
Staatsform: Verfassung von August 1957	Staatsoberhaupt: König Sultan Abdullah of Pahang, seit Jänner 2019	Politisches System: Föderale parlamentarische Monarchie (Konstitutionelle Wahlmonarchie)
Größe gesamt/Rang: 330.290-km ² (68.)	Außengrenzen Land: 2.669 km	Küstenlänge: 4.675 km, 1.800 km Seegrenzen
Bevölkerung/Dichte: 31,9 Millionen(44.) (2019) = 96 Ew/km ²	BIP: 373 Mrd. US-\$ (2021); realer Zuwachs: 3,1 % p. a.	Militärausgaben: 3,67 Mrd. US-\$; (2022) 4,17 Mrd.US-\$; (2016) = 1,38 % BIP
Mitglied in: ASEAN, ASEAN Regional Forum (ARF), Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC), Asian Development Bank (ADB), Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ⁶⁷⁶ . Bewegung der blockfreien Staaten IWF, Organisation of Islamic Cooperation (OIC)), TTP, UNO, Welt Bank, WTO;		
Nachbarländer (zwei) terrestrisch: Thailand, Brunei; (fünf) maritim: Vietnam, Singapur, Indonesien, Brunei, Philippinen;		

Abb.56: Fakten Box Allgemein – Malaysia⁶⁷⁷



Abb.57: Geo Box - Malaysia⁶⁷⁸

⁶⁷⁶ Vgl. Executive summary HIS Markit - Malaysia 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 18.

⁶⁷⁷ Abb. 56: Bearbeitung: Autor, Quelle: <http://www.transasien.org/pages/malaysia/geographie.php> und [Militärausgaben von Malaysia bis 2022 | Statista](#) (29 01 2023).

⁶⁷⁸ Abb. 57: Bearbeitung: Autor, Quelle: https://www.google.com/search?q=Geographische+Karte+Malysias&rlz=1C1GCEU_deAT923AT923&sxsrf=ALiCzsa487Wb4V6p1kMQDUbuztGRdannFw%3A1673027085127&ei=DV64Y9awB_vc7_UPuZiRiAQ&ved=0ahUKEwiW6-7lv7P8AhV77rsIHTIMBEEQ4dUDCA (06 01 2022).

4.5.1 Maritime Geographie

Geographische Lage

Malaysia ist ein südostasiatischer Staat. Auf der südlichen Hälfte der Malaiischen Halbinsel liegt der Landesteil Westmalaysia und, getrennt durch das Südchinesische Meer, ist das auf der Insel Borneo verortete Ostmalaysia. Im Norden der Malaiischen Halbinsel grenzt das Land auf einer Länge von 506 km an Thailand, im äußersten Süden an Singapur. Auf Borneo ist eine 381 km lange terrestrische Grenze mit dem Sultanat Brunei sowie eine Grenze von 1.782 km Länge mit Indonesien vorhanden.⁶⁷⁹ Die Straße von Malakka trennt Malaysia von der indonesischen Insel Sumatra. Auf der malaiischen Halbinsel verläuft von Norden nach Süden das über 2.000 m hohe Perak-Gebirge mit parallel bis zum Meer verlaufenden Berg- und Hügelketten⁶⁸⁰. Auf Borneo erreicht das stark zergliederte Hochgebirge Höhen von über 4.000 m. Malaysia hat tropisches Klima wobei der Monsun wetterbestimmend ist. Als Conclusio des Faktors geographische Lage ist somit festzuhalten, dass aufgrund der Verortung als Halbinsel und Insel, der Aufteilung auf zwei durch ein Randmeer getrennte Landesteile sowie aufgrund des unmittelbaren Zugangs sowohl von Osten, wie auch von Westen zur Straße von Malakka, Malaysia eindeutig als maritim anzusprechen ist. Damit sind zumindestens geographisch Voraussetzungen für die Entwicklung von Seemacht gemäß Mahan sehr gut gegeben.

Territoriale Ausdehnung

Die Ost-West-Ausdehnung Malaysias beträgt in Summe nahezu 1.800 km. Die beiden Landesteile werden durch das 650 km breite südliche Südchinesische Meer getrennt.⁶⁸¹ Das Land besitzt keine Auslands- oder Überseebesitzungen. Während das Staatsgebiet auf der malaiischen Halbinsel mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von 530 km relativ kompakt ist, erstreckt sich jenes auf Borneo über eine Distanz von nahezu 1.000 km über größtenteils unerschlossenen, gebirgigen tropischen Regenwald. Die ökonomische Verwertbarkeit der 1.881 km langen Landgrenze zu Indonesien wird durch das fast vollkommen fehlende Straßen- und Wegenetz sowie durch die geringe Bevölkerungsdichte massiv herabgesetzt⁶⁸². Diese geographischen Gegebenheiten bedeuten zusammenfassend daher,

⁶⁷⁹ Vgl. <https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> (29 01 2023).

⁶⁸⁰ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Malaiische_Halbinsel (30 01 2023)

⁶⁸¹ Vgl. <http://www.transasien.org/pages/malaysia/geographie.php> (29 01 2023)

⁶⁸² Vgl. ebd. (29 01 2023)

dass die territoriale Ausdehnung Malaysias eindeutig zur See hin orientiert ist. Dies stellt im Sinne Mahans eindeutig einen Vorteil dar, wird jedoch durch den Umstand der über 600 km weit auseinanderliegenden Landesteile sowie durch die ungleiche Bevölkerungsverteilung und damit der Schwierigkeit des strategischen Zusammenwirkens gemindert.⁶⁸³

4.5.2 Humanfaktoren im maritimen Kontext

Bevölkerung

Malaysia hat 32 Millionen Einwohner_innen. Während auf Borneo, das 60 Prozent der Landesfläche Malaysias vereinnahmt, nur etwa 5 Millionen Menschen oder 20 Prozent der Bevölkerung leben, konzentrieren sich auf der 40 Prozent des Staatsgebietes ausmachenden malaiischen Halbinsel, vorwiegend in den Metropolregionen Kuala Lumpur und Johor Bahru, 80 Prozent der Bevölkerung oder 24 Millionen Menschen.⁶⁸⁴ Diese ungleiche Bevölkerungsverteilung manifestiert sich in der Verwaltungsgliederung des Landes. Von den 13 Bundesstaaten sind lediglich zwei auf Borneo, die restlichen 11 auf der Malaiischen Halbinsel zu finden.⁶⁸⁵ Die multiethnische Bevölkerung Malaysias setzt sich folgendermaßen zusammen: Malaien (50,4 Prozent), gefolgt von 23,7 Prozent Chinesen, 11 Prozent indigene Völker und 7,1 Prozent Inder.⁶⁸⁶ Als Conclusio ist daher festzuhalten, dass sich Malaysia in einer vergleichbaren Situation wie seine südostasiatischen Nachbarn befindet. Die Berücksichtigung der Interessen der nahezu ein Viertel der Bevölkerung ausmachenden chinesischen Minderheit sowie einer kleineren, aber immer noch gewichtigen indischen Minorität stellen für das Land, am Schnittpunkt der chinesischen und indischen Interessen gelegen, eine permanente Herausforderung dar. Eine ausgewogene, konstruktive und dialogoffene Politik gegenüber den beiden großen Akteuren erscheint daher eine zwingende Ableitung für die Außen-, Sicherheits-, aber auch Wirtschaftspolitik Malaysias zu sein.⁶⁸⁷

⁶⁸³ Erschwerend kommt hinzu, siehe Abb. 57, dass die Inseln Anambas und Natuna, welche zwischen den beiden Landesteilen im Südchinesischen Meer liegen, zu Indonesien gehören.

⁶⁸⁴ Vgl. Carto, Neuer Großer Atlas der Welt, 2005, S. 138.

⁶⁸⁵ Vgl. Ebd. S. 138.

⁶⁸⁶ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Malaiische_Halbinsel (30.01.2023)

⁶⁸⁷ Vgl. Executive summary HIS Markit - Malaysia 8 Nov 2022 – Country Risk | Profile, S. 11.

Regierungsform

Malaysia ist eine konstitutionelle Wahlmonarchie, welche sich in Grundzügen nach dem britischen – Westminster Modell, orientiert. Der alle fünf Jahre aus einer Reihe von neun Adelsträgern gewählte König ist das Staatsoberhaupt. Der König ist der formelle Oberbefehlshaber der Streitkräfte.⁶⁸⁸

Die tatsächliche Exekutivgewalt liegt bei dem_der, aus den Reihen des Unterhauses zu bestimmenden, Premierminister_in und seinem_ihrem Kabinett. Der Zentralregierung obliegt neben der Außen-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik eine Reihe weiterer gesamtstaatlicher Aufgaben wie beispielsweise Finanzen, Wirtschaft, Transport und Kommunikation.⁶⁸⁹

Das nach britischem Vorbild konstituierte Parlament besteht aus einem Ober- und einem Unterhaus, welches sich aus einem 70 Sitze zählenden Senat und einem 222 Abgeordnete umfassendes Repräsentantenhaus zusammensetzt. Die Senator_innen werden für drei Jahre gewählt, wobei jeder Bundesstaat zwei Senator_innen stellt. 40 Senator_innen werden durch den König bestimmt, wobei die Kriterien für ihre Ernennung sowohl ethnische Gesichtspunkte als auch ihre außergewöhnlichen Leistungen für Staat und Gesellschaft sein können.⁶⁹⁰

Die 222 Abgeordneten des Unterhauses werden für eine Amtszeit von fünf Jahren in allgemeinen Wahlen bestimmt. Die legislative Gewalt ist zwischen dem Bund und den 13 Bundesstaaten geteilt. Kuala Lumpur stellt als Bundesdistrikt zwei, die Bundesdistrikte Labuan und Putrajaya je eine_n Senator_in. Jeder der 13 Bundesstaaten verfügt über ein eigenes Landesparlament mit einem sogenannten *Chief Minister* an dessen Spitze.⁶⁹¹

Das Rechtssystem des Landes basiert auf dem britischen Recht. Jeder der beiden Landesteile verfügt über einen eigenen Gerichtshof. In dem multireligiösen Land, ist der Islam Staatsreligion. Dennoch bleibt das islamische Recht, die Sharia, nur für Moslems anwendbar. Obwohl Malaysia als weniger korrupt als vergleichbare südostasiatische Staaten eingestuft wird, ist die politische Einflussnahme vor allem im Bereich der Wirtschaft alltäglich. Vor allem unter der Regierung des vormaligen Premierministers

⁶⁸⁸ Vgl. Executive summary HIS Markit - Malaysia 8 Nov 2022 – Country Risk | Profile, S. 13.

⁶⁸⁹ Vgl. ebd. S. 13.

⁶⁹⁰ Vgl. ebd. S. 14.

⁶⁹¹ Vgl. ebd. S. 14.

Najib Razak's erreichte die politische Einflussnahme bedenkliche Ausmaße. Sinnbildlich wurde Razak selbst wegen des Verdachtes der Korruption im Juli 2018 inhaftiert. Seit seiner Abwahl versucht man, der Korruption entschiedener entgegenzutreten.⁶⁹² Bezogen auf die *MSRI* bedeuten diese Vorgänge, dass sie einen negativen Einfluss auf ausländisches *FDI*, so auch chinesisches, haben. Das Land ist Gründungsmitglied der *ASEAN*. Die Mitgliedschaft in dieser wird, im Rahmen der außenpolitischen Orientierung Malaysias, als essentiell angesehen.

Kultur und Bevölkerung

Malaysia war bis 31. August 1957 eine britische Kolonie. Am 16. September 1963 entstand aus einer Vereinigung der Föderation Malaya, der Kronkolonie Nordborneo, der Kronkolonie Singapur und der Kolonie Sarawak der Staat Malaysia. Singapur verließ bereits zwei Jahre später aufgrund diverser Differenzen den jungen malaysischen Staat.⁶⁹³ Die malaysische Nationalkultur wurde im 20. Jahrhundert vor allem durch seine koloniale Erfahrung als Teil des britischen Königreiches sowie der japanischen Besetzung von 1942 – 1945 geprägt. Ein weiterer identitätsstiftender Faktor war der über zehn Jahre andauernde Kampf gegen die, ursprünglich aus kommunistischen Widerstandsgruppen gegen die Japaner hervorgegangenen, Guerillaverbänden die als „*Malayan Emergency*“ bekannt wurden.⁶⁹⁴ Malaysias Bevölkerung sieht die Chancen, welche ihr die wirtschaftlichen Möglichkeiten ihres Landes bieten und möchte diese, wenig überraschend, zur Steigerung des eigenen Lebensstandards genutzt sehen. Grundsätzlich hat die Bevölkerung, wenngleich vor allem im ruralen Bereich zumeist wertekonservativ, eine relativ wirtschaftsliberale Einstellung und nimmt Investitionen als positiv wahr. Dies gilt auch für jene im Rahmen der *MSRI*.

4.5.3 Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen

Maritime Wirtschaft

Malaysia ist ein bedeutender Produzent von Erdöl. Sichtbares Zeichen dafür ist der staatliche Energiekonzern Petronas.⁶⁹⁵ Die Exploration von Erdöl erfolgt vielfach in

⁶⁹² Vgl. Executive summary HIS Markit – Malaysia 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 25.

⁶⁹³ Vgl. ebd. S. 13.

⁶⁹⁴ Vgl. <https://www.britannica.com/place/Malaysia/Political-transformation> (21.02.2023).

⁶⁹⁵ Vgl. <https://www.petronas.com/progressing-energy/malaysia-petroleum-management> (22.01.2023).

Offshore Ölfeldern. Dies bringt aufgrund der räumlichen Nähe zu anderen südostasiatischen Staaten mitunter unterschiedliche Sichtweisen über territoriale Ansprüche mit sich. Beginnend in den 1990er-Jahren durchlief Malaysia eine steil ansteigende industrielle Entwicklung. Malaysia, das als Schwellenland eingeordnet wird, gilt ökonomisch und politisch als eines der stabilsten Länder Südasiens.⁶⁹⁶

Mit 9.813 USD pro Einwohner_in erreichte das Bruttoinlandsprodukt 2017 einen bisherigen Höchstwert.

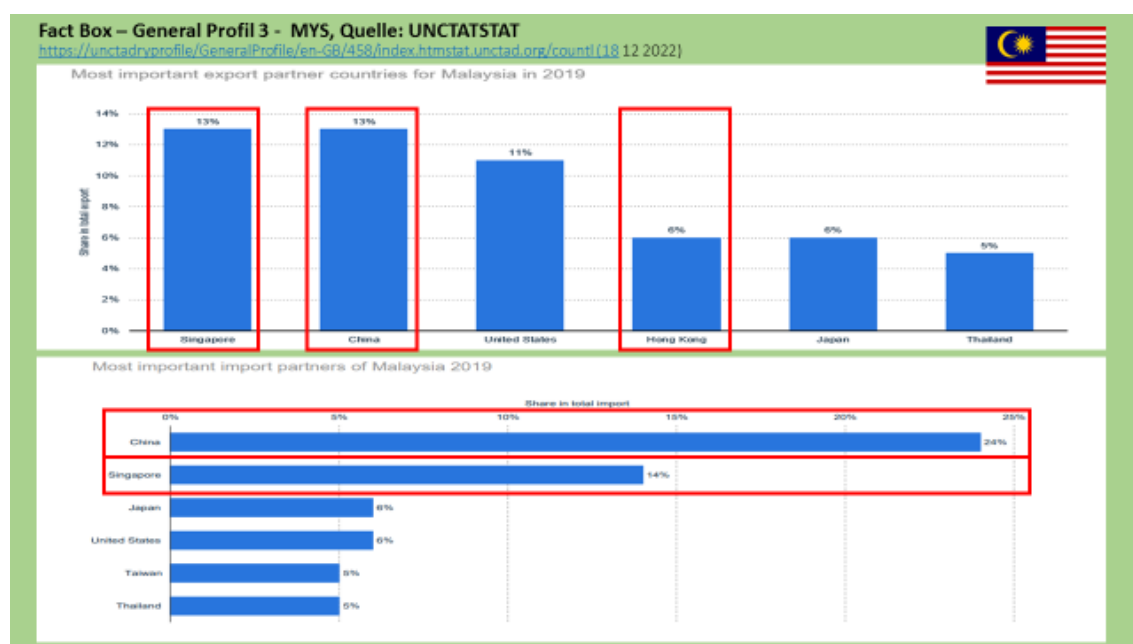


Abb. 58: Fakten Box – Ökonomie: Exporte und Importe Malaysias⁶⁹⁷

Malaysia unterhält zu zwei der hier zu behandelnden Akteure, Singapur und die VR China, enge wirtschaftliche Beziehungen. Bei den malaysischen Exporten liegen beide Staaten mit jeweils 13 Prozent Anteil gleichauf. Anders verhält es sich bei den Importen. Hier ist die VR China mit Abstand auf Platz eins (Abb. 58). Im Zusammenhang mit der *MSRI* ist daher festzuhalten, dass trotz einer merklichen politischen Distanzierung zwischen den beiden Staaten eine ökonomische *Interconnectedness* und zumindestens aus malaysischer Sicht eine gewisse Abhängigkeit gegeben ist. Eine Fortführung der ökonomischen

⁶⁹⁶ Vgl. <https://www.britannica.com/place/Malaysia> (21.02.2023).

⁶⁹⁷ Abb. 58: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadryprofile/GeneralProfile/en-GB/458/index.htmstat.unctad.org/countr/18> (18.12.2022).

Zusammenarbeit mit der VR China, auch und gerade im maritimen Sektor, ist daher für Malaysia geradezu eine *Conditio sine qua non*.

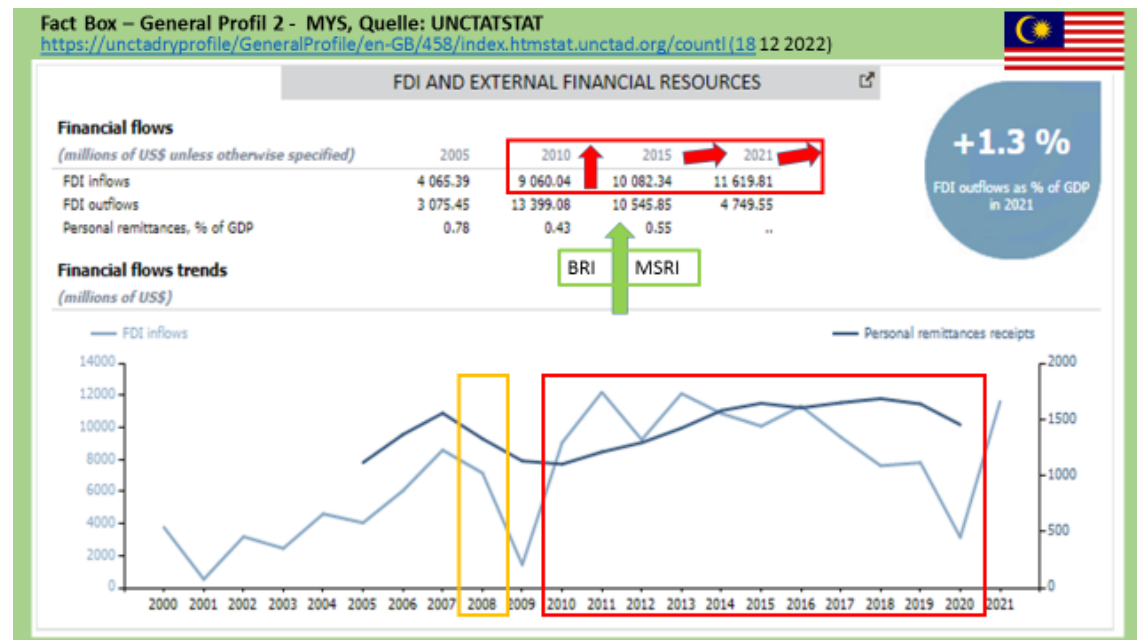
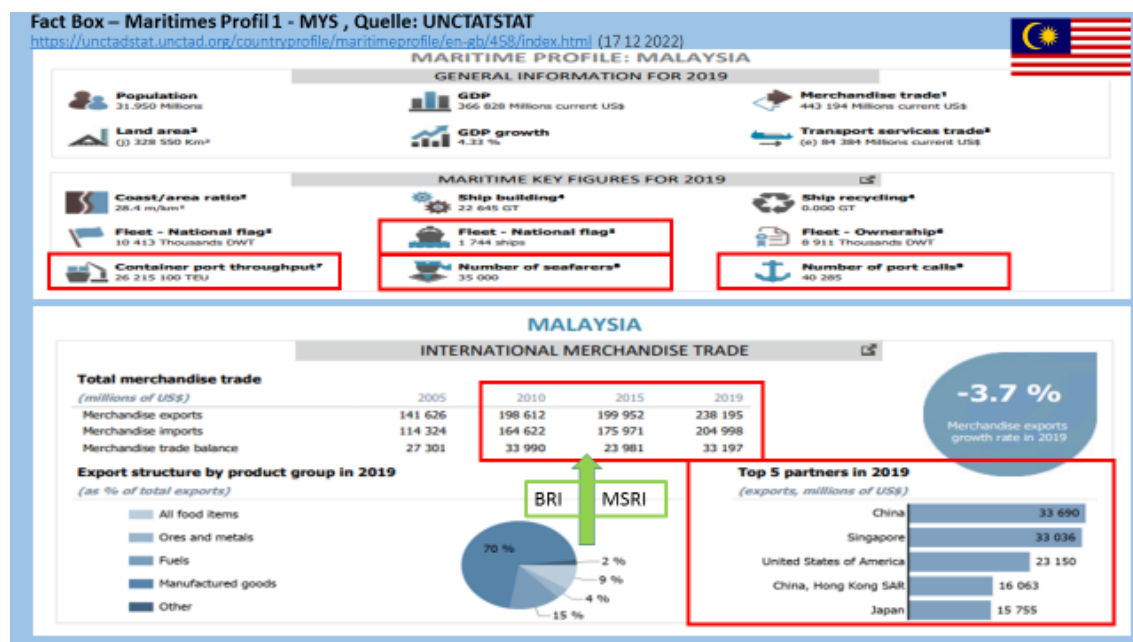


Abb. 59: Fakten Box – Ökonomie: FDI Malaysias⁶⁹⁸

Die Entwicklung des *FDI* verläuft in Malaysia, trotz der Implementierung der *MSRI*, eher mäßig (Abb. 59). Ein direkter Zusammenhang – Steigerung des *FDI* durch die *MSRI*, kann nicht nachgewiesen werden. Ist bis 2019 eine gewisse Kontinuität zu erkennen, so zeigt die *SARS – COVID19* Pandemie 2020 massive Auswirkungen. Der malaysische *FDI outflow* bricht ein.

⁶⁹⁸ Abb. 59: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadryprofile/GeneralProfile/en-GB/458/index.htmstat.unctad.org/countl> (18 12 2022).

Abb. 60: Fakten Box – Maritim 1 - Malaysia⁶⁹⁹

Energie und Ressourcen

Malaysia verfügt über eine Vielzahl von Bodenschätzen und Rohstoffen. Große Lagerstätten an Kupfer, Zinn, Kautschuk, Palmöl und Erdöl sind vorhanden.⁷⁰⁰ Im Südchinesischen Meer werden Bauxitreserven im Wert von 135 Millionen Euro vermutet. Darüber hinaus besaß das Land 2010 noch immer große Erdölreserven mit einem geschätzten Wert von 273 Milliarden Euro.⁷⁰¹ Diese sind vor allem vor Borneo in Tiefseeölfeldern gelagert und daher nur entsprechend aufwendig zu explorieren. Im Gegensatz zu Indonesien wird die Förderung von Erdöl vor allem durch die staatliche Erdölgesellschaft Petronas durchgeführt. Die Erdölproduktion Malaysias nimmt seit 2018 kontinuierlich ab. Der Grund dafür ist, dass sich die angesprochenen Reserven langsam erschöpfen. 2021 betrug die Förderung nur mehr rund 573.000 Barrel pro Tag und damit 150.000 Barrel weniger als 2018.⁷⁰² Die zur Neige gehenden Erdölvorkommen vergrößern die Abhängigkeit Malaysias von ausländischen Rohstofflieferanten. Da das Land nur im Norden terrestrisch angebunden ist, kommt dem Seeverkehr gerade im Rohstoffbereich

⁶⁹⁹ Abb. 60: Bearbeitung; Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/458/index.html> (17 12 2022).

⁷⁰⁰ Vgl. <https://www.britannica.com/place/Malaysia> (21 02 2023).

⁷⁰¹ Vgl. <https://www.schatzwert.de/rohstoffe/bodenschaetze/bodenschaetze-malaysia/> (21 03 2023)

⁷⁰² Vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40110/umfrage/malaysia-erdoelproduktion-in-tausend-barrel-pro-tag/> (28 03 2023)

eine entscheidende Bedeutung zu. Gerade im Bereich der Primärenergieträger ist die sich vergrößernde Abhängigkeit im Sinne Mahans daher als eindeutiger Nachteil anzusprechen.

4.5.4 Maritime Infrastruktur Malaysias

Physische Beschaffenheit – Küsten und Wasserwege

Die 4.675 km langen Küsten sind in beiden Landesteilen von Sumpf- und Küstenwäldern sowie von zum Teil mit Mangroven bewachsenen Schwemmlandebenen gekennzeichnet.⁷⁰³ Sie ähneln damit jenen Indonesiens stark. Das Land verfügt über 7.200 km nutzbare Wasserstraßen und Kanäle, die allermeisten davon sind allerdings nur für kleinere Boote schiffbar.⁷⁰⁴ Während die malaiische Halbinsel sehr gut erschlossen ist, sind weite Teile des malaysischen Anteils von Borneo nahezu unerschlossen und somit maritim kaum genutzt. Das Land profitiert massiv von seiner Position an der Straße von Malakka. Jede Veränderung dieser, wie beispielsweise durch das im Rahmen der *MSRI* angedachte Projekt eines hochseeschiffauglichen Kanals im Norden der malaiischen Halbinsel, durch den Isthmus von Krak, Thailand, läuft den Interessen des Landes diametral entgegen. Die Realisierung dieses Kanals würde die Küstenlinie Malaysias und damit seine gesamte maritime Infrastruktur bedeutungslos werden lassen.

Häfen und deren Infrastruktur

Malaysia verfügt über 65 hochseeschiffaugliche Häfen. Die leistungsfähigsten und damit international bedeutendsten, Teluk Rubiah, Tanjung Pelapas und Port Klang befinden sich auf der malaiischen Halbinsel. Die Häfen von Kota Kinaballi und Sandakan im äußersten Norden von Borneo haben hingegen nur regionale Bedeutung. Sie verfügen über keine nennenswerte infrastrukturelle Anbindung.⁷⁰⁵ Nach dem Rekordjahr 2016 erfolgte ein deutlicher Einbruch im Warenumsatz, der erst 2019 wieder zu einem Anstieg auf 530, 2 Millionen Tonnen Güter aller Art führte.⁷⁰⁶

⁷⁰³ Vgl. <https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> (29 01 2023).

⁷⁰⁴ Vgl. Executive summary HIS Markit - Malaysia 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 28.

⁷⁰⁵ Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Sandakan> (21 02 2023)

⁷⁰⁶ Vgl. The Malaysian Economy in figures, 2020, Planning Unit of the Prime Minister of Malaysia, unter URL: www.epu.gov.my (22 01 2023).

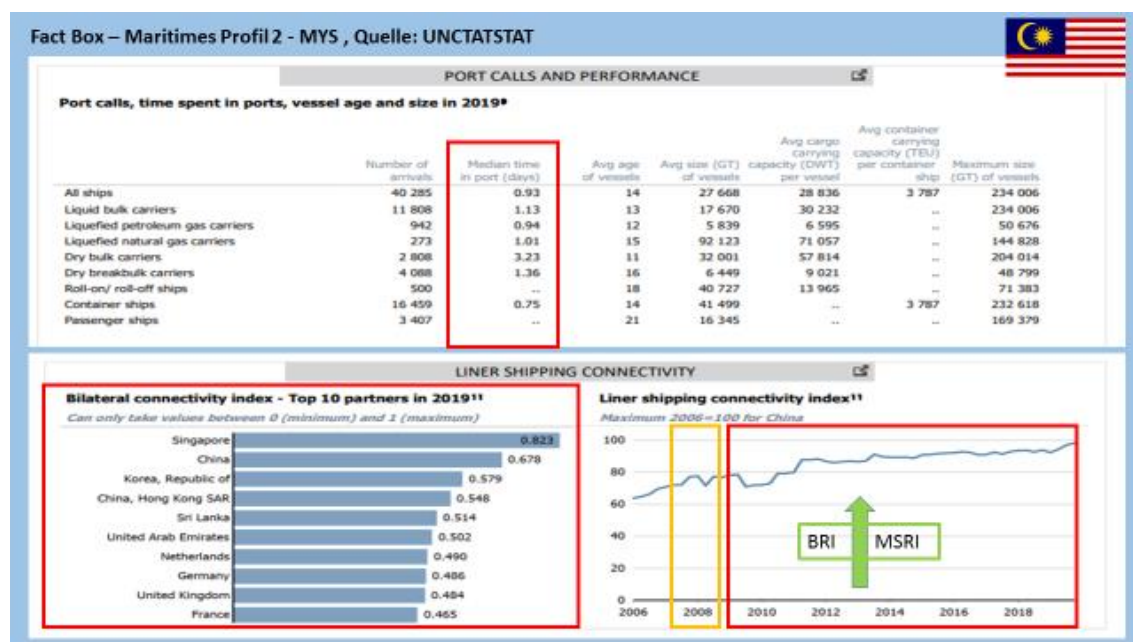
Abb. 61: Fakten Box – Maritim 2 Malaysia⁷⁰⁷

Abbildung 61 zeigt die *Turn Around* Zeiten der Schiffklassen in den malaysischen Häfen. Diese sind vergleichbar mit den Umschlagzeiten der chinesischen Häfen und werden nur von jenen Singapurs deutlich unterboten. Sie übertreffen jedoch jene Indonesiens und Indiens. Diese respektablen Zeiten sprechen für die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur der großen Containerhochseehäfen, allen voran Port Klang und Tanjung Pelapas. Die 16.459 Port Calls 2019 im Sektor der Containerschiffe hinterlegen dies und sichern Malaysia so den zweiten Platz unter den fünf Akteuren.⁷⁰⁸ Als sehr gut ist die *Performance* von Teluk Rubiah im *Dry Bulk* Sektor zu werten. Mit einer durchschnittlichen *Turn Around* Zeit von 0,93 Tage belegt Malaysia hier hinter Singapur den zweiten Platz.

⁷⁰⁷ Abb. 61: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/458/index.html> (17.12.2022).

⁷⁰⁸ Vgl. UNCTAD Calculations, Tabelle 32 in Review of Maritime Transport 2020, S.71.

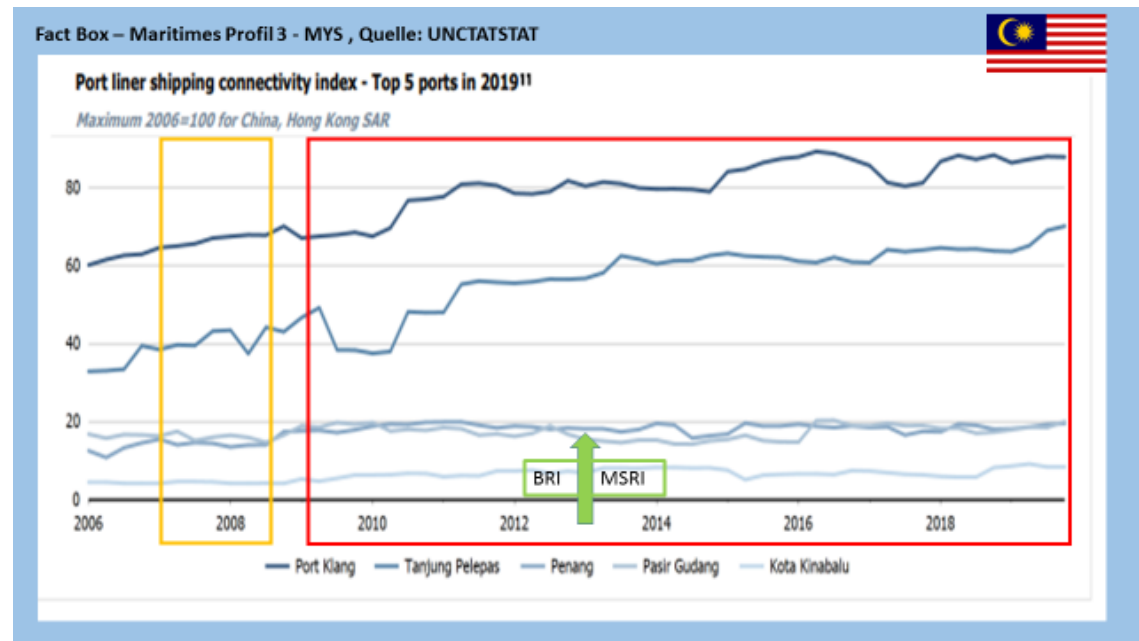


Abb. 62: Fakten Box – Maritim 3 Malaysia⁷⁰⁹

Der *Port Liner Shipping Connectivity Index* weist für alle *Top five*-Häfen Malaysias einen stetigen Aufwärtstrend auf (Abb.62). Ein direkter Zusammenhang zur *MSRI* kann jedoch nicht nachgewiesen werden. Vielmehr sind die Häfen von den Implikationen der *MSRI* nahezu unberührt. Der Eisenerz-Hafen von Teluk Rubiah an der Westküste Malaysias, 150 km nördlich von Port Klang, wurde 2011 begonnen und 2014 fertiggestellt. Um Valemax Schiffe aufnehmen zu können, musste ein zwei km langer L-förmiger Pier in das offene Meer gebaut werden.⁷¹⁰ Die Kosten beliefen sich auf 1,4 Milliarden USD. Bis zu drei Valemax *Dry Bulk* Schiffe können gleichzeitig be- und entladen werden. Dieser Hafen ist der Grund, warum gegenwärtig Malaysia, das selbst kein Eisenerz besitzt, der fünftgrößte Zulieferer von ebensolchen für die VR China ist.⁷¹¹

⁷⁰⁹ Abb. 62: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/458/index.html> (17 12 2022).

⁷¹⁰ Vgl. Impo Echo, vom 01 04 2012. Url: <http://www.ipoecho.com.my/v2/2012/03/01teluk-rubiah-vale-of-tears-for-the-malaysia-project/>. (03 04 2020).

⁷¹¹ Vgl. Griffith, Richard T., *The Maritime Silk Road*, S. 75.

Abb.63: Map Box – Infrastruktur: Hafen Port Klang⁷¹²

Der Seehafen von Port Klang (Abb. 63) ist der größte Malaysias. Der Hafen besteht aus einem Nord und einen Südteil. Gesamt stehen 31 Piers mit einer Gesamtlänge von 8.403 Meter zur Verfügung. Die Wassertiefe beträgt zwischen 13 und 17,5 Meter. Damit ist der Hafen in der Lage, wenn auch begrenzt, Schiffe der Malakkamaxklasse aufzunehmen. Gesamt sind 93 Containerkräne unterschiedlicher Größe verfügbar.⁷¹³ Für den *Dry Bulk* Sektor sind hingegen nur zehn Piers mit einer Gesamtlänge von 2.200 Metern und einer Maximaltiefe von 15 Metern vorhanden.⁷¹⁴

Piers: Zwischen vier – acht für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX- Klasse zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
2	3	3

Abb.64: Bewertung Port Klang⁷¹⁵

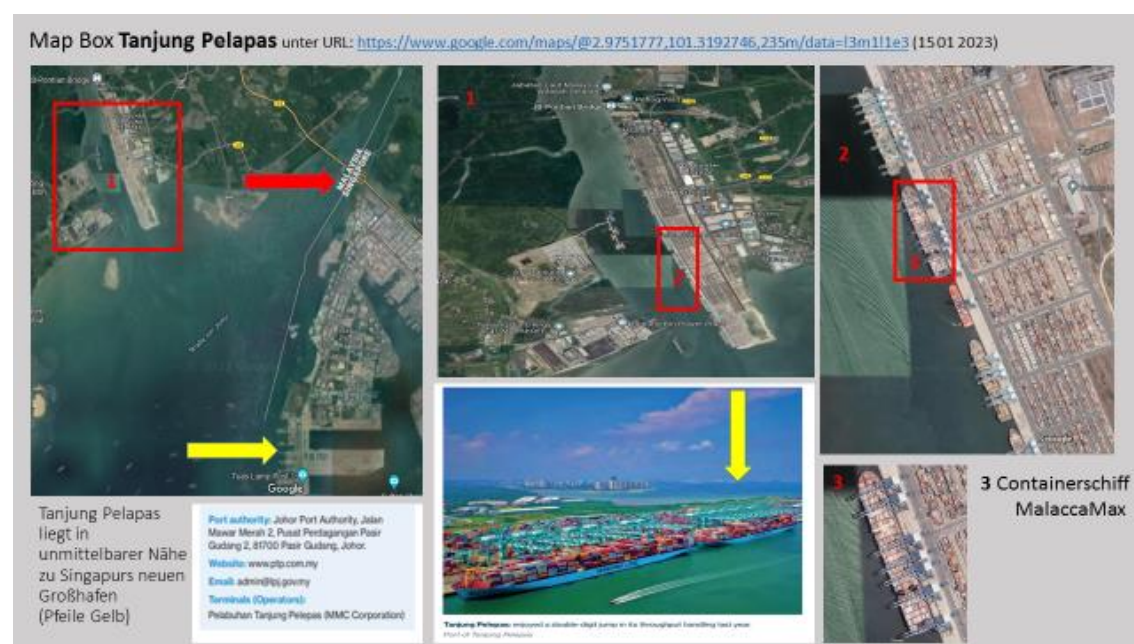
⁷¹² Abb. 63: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.com/maps/@2.9751777,101.3192746,235m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023).

⁷¹³ Vgl. <https://www.pka.gov.my/en/information/fasilities/container.html#> (27 03 2023)

⁷¹⁴ Vgl. <https://www.pka.gov.my/en/information/fasilities/conventional/drybulk.html> (27 03 2023)

⁷¹⁵ Abb. 64, Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Abb.65: Map Box – Infrastruktur: Hafen Tanjung Pelapas⁷¹⁶

Der Hafen von Tanjung Pelapas ist nach Port Klang der zweitgrößte von Malaysia. Nach Sektoren ist der Container Sektor mit 61 Prozent klar führend vor den Tankschiffen mit gesamt 30 Prozent. Der Anteil der *Bulk Carrier* ist mit zwei Prozent verschwindend gering.⁷¹⁷ Der Hafen kann Schiffe bis zu einer Länge von 400 m und einem Tiefgang von 16,4 m aufnehmen. Tanjung Pelapas verfügt über 14 Containerpiers und sechs Ölpiers. Wenngleich Tanjung Pelapas deutlich kleiner als Port Klang aber auch Singapur, in dessen unmittelbarer Nähe er liegt, ist, so hat er den Vorteil gegenüber letztgenannten, dass es noch über deutliche Erweiterungskapazitäten verfügt.

Piers: Piers: Zwischen vier – acht für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX- Klasse zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
2	3	3

Abb.66: Bewertung Tanjung Pelapas ⁷¹⁸

⁷¹⁶ Abb. 65: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.com/maps/@2.9751777,101.3192746,235m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023).

⁷¹⁷ Vgl. <https://www.marinetraffic.com/de/ais/details/ports/1010?name=TANJUNG-PELEPAS&country=Malaysia> (02 04 2023)

⁷¹⁸ Abb. 66: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Conclusio

Die Position Malaysias als ein wesentlicher Umschlagpunkt für den maritimen Handel ist mit einem Satz erklärt: Die Lage des Staates beiderseits der Straße von Malakka.

4.6 Singapur

Offizielle Bezeichnung: Republik Singapur		
Staatsform: Republik Verfassung von 22. Dezember 1965	Staatsoberhaupt: Präsidentin Halimah Yacob, seit 2017	Politisches System: Parlamentarische Republik
Größe gesamt/Rang: 728,1 km ² (190.)	Außengrenzen Land: 0 km	Küstenlänge: 193 km entspricht Seegrenzen
Bevölkerung/Dichte: 5.703.600 (113.) = 7.867 Ew/km ²	BIP: 560 Mrd. US-\$; realer Zuwachs: 1,1 % p. a. (2019)	Militärausgaben: 11,69 Mrd. US-\$ (2022); 9,87 Mrd. US-\$ = 3,1 % BIP (2016)
Mitglied in ASEAN, RCEP, UNO, Weltbank, WHO, WTO;		
Nachbarländer (zwei): Malaysia, Indonesien		

Abb.67: Fakten Box Allgemein – Singapur⁷¹⁹



Abb.68: Geo Box – Singapur⁷²⁰

⁷¹⁹ Abb. 67: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/#geography> (23 01 2023).

⁷²⁰ Abb. 68: Bearbeitung: Autor, Quelle: https://www.google.com/search?q=Geographische+Karte+Singapurs&rlz=1C1GCEU_deAT923AT923&oq=Geographische+Karte+Singapurs&aqs=chrome..69i57j0i10i15i22i30.8913j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8#imgsrc=0peUacNH_IJ66M (06 01 2023).

4.6.1 Maritime Geographie

Geographische Lage

Mit einer Größe von 728 km² ist der Stadtstaat Singapur der kleinste südostasiatische Staat. Damit entspricht Singapur von der Größe in etwa der Hansestadt Hamburg. Singapur liegt, getrennt durch die Johorstraße, am südlichen Ende der malaiischen Halbinsel und umfasst eine Hauptinsel, drei größere und 58 kleinere Inseln mit einer Küstenlinie von insgesamt 193 km Länge.⁷²¹ Im Westen des Stadtstaates bildet die Straße von Malakka, im Süden die Straße von Singapur und im Osten die Ausläufer der Südchinesischen See die maritimen Grenzen. Nachbarstaaten sind im Norden Malaysia und im Süden Indonesien. Die Hauptinsel ist mit Malaysia mittels des *Johor–Singapore Causeway*, einen Damm sowie mit der sogenannten *Malaysia-Singapore Second Link* Brücke verbunden. Das durch den Monsun beeinflusste Klima ist, durch die Lage am Äquator, tropisch feucht. Im Sinne Mahans sind die Voraussetzungen für Seemacht, wie strategische Tiefe aufgrund der zwergenhaften Größe bedeutungslos. *“Singapur ist aufgrund seiner Lage und geringen Größe auf internationale Vernetzung angewiesen.”*⁷²² Überregional, ja sogar global bedeutend ist hingegen die geographische Lage des Stadtstaates direkt an der Straße von Malakka.

Territoriale Ausdehnung

Aufgrund seiner geringen Größe hat Landgewinnung für Singapur einen hohen Stellenwert. *„We have created this out of nothingness, from 150 souls in a minor fishing village into the biggest metropolis two degrees north of the equator.”*⁷²³ Das benötigte Material wird von eigenen Erhebungen auf der Hauptinsel, dem Meeresboden oder von Nachbarstaaten entnommen. Durch diese Aufschüttungen stieg die Landfläche von 581,5 km² in den 1960er-Jahren auf heute 725,1 km², also um 35 Prozent.⁷²⁴ Bis 2030 soll diese noch auf rund 800 km² anwachsen. Die Küstenlänge von 193 km entspricht der Außengrenze

⁷²¹ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/#geography> (23 01 2023).

⁷²² file:///C:/Users/Christian/Downloads/bsa_report_long_singapur.pdf (29 01 2023).

⁷²³ Millet, Ed Didier, *The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew*, 2013, S. 19.

⁷²⁴ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/#geography> (23 01 2023).

Singapurs.⁷²⁵ Die territoriale Ausdehnung Singapurs ist daher, im Sinne Mahans, als negativ zu betrachten. Das Land besitzt weder Auslands- noch Überseebesitzungen.

4.6.2 Humanfaktoren im maritimen Kontext

Bevölkerung

In dem multiethnischen und multireligiösen Staat, stellen mit 76,8 Prozent die Chinesen die größte Bevölkerungsgruppe, gefolgt von den 13,8 Prozent Malaien und 7,9 Prozent Indern.⁷²⁶ Singapur hat, im Gegensatz zu vielen seiner Nachbarn, eine extrem niedrige Geburtenrate. Die räumliche Bevölkerungsverteilung und deren Ballungszentren sind aufgrund der Größe des Stadtstaates, negativ zu bewerten. Jeder Konflikt führt zu sofortigen, weitreichenden Folgen der auf engsten Raum lebenden Bevölkerung.

Charakter der Regierung

Offiziell ist Singapur eine parlamentarische Demokratie mit Einkammersystem. Der_Die Präsident_in ist, ein mit Vetorechten in einigen Schlüsselbereichen ausgestattetes Staatsoberhaupt. Es wird, zumindestens theoretisch, seit 1993 alle sechs Jahre direkt vom Volk gewählt.⁷²⁷ Da bei den Wahlen 1999 und 2005 nur ein einziger Kandidat, Sellappan Ramanathan von der Wahlkommission akzeptiert wurde, fielen diese aus. Im Jahr 2011 wurde Tony Tan Keng Yam gewählt, und 2017 war die einzige Kandidatin Halimah Yacob, weshalb auch diese Wahl ausfiel. Das 104 Sitze umfassende Parlament bildet die gesetzgebende Gewalt mit einer Legislaturperiode von fünf Jahren.⁷²⁸ Der_Die Premierminister_in und Regierungschef_in stellt, gemeinsam mit seinem_ihrem Kabinett, die Regierung und somit die Exekutive. Seit 2004 ist dies Lee Hsien Loong, der Sohn des Staatsgründers Lee Kuan Yew.⁷²⁹ In der politischen Realität ist der_die Premierminister_in die zentrale Machtposition des Stadtstaates. *“However, in practice, the office of Prime Minister is where real power is concentrated within the Singapore political system.”*⁷³⁰

⁷²⁵ Vgl. <https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> (29 01 2023).

⁷²⁶ Vgl. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/#geography> (23 01 2023).

⁷²⁷ Vgl. ebd. (23 01 2023).

⁷²⁸ Vgl. ebd. (23 01 2023).

⁷²⁹ Vgl. Executive summary HIS Markit - Singapore 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 10.

⁷³⁰ Executive summary HIS Markit - Singapore 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 11.

Singapurs Politik wird seit seiner Unabhängigkeit 1965 von der *People's Action Party* (PAP) beherrscht.⁷³¹ Das überaus strikte Mehrheitswahlrecht trägt dazu bei, dass die PAP eine beherrschende Stellung einnimmt und die Opposition marginalisiert wird. „*The PAP is the dominant political force in Singapore.*“⁷³² Zudem geht die PAP mit mannigfaltigen Handlungen manipulierend und unterdrückend gegen die Oppositionsparteien vor. Wenig verwunderlich wird der Stadtstaat daher auch als Einparteienstaat eingeordnet und Singapurs Regierungsform daher manchmal als autokratisch denn demokratisch bezeichnet.⁷³³ In diesem Zusammenhang ist die Aussage des ehemaligen Premierministers Lee Kuan Yew vielsagend: „*Between being loved and being feared, I have always believed Machiavelli was right. If nobody is afraid of me, I'm meaningless.*“⁷³⁴ Folglich ordnet der Bertelsmann Transformation Index 2020 Singapur den autokratisch regierten Staaten zu.⁷³⁵

Kultur und Bevölkerung

Der Name der Stadt bedeutet ins Deutsche übersetzt „Löwenstadt“. Gegründet durch Sir Thomas Stamford Raffles, am 6. Februar 1819 war Singapur nahezu 100 Jahre britische Kronkolonie. Zunächst bis 1962 in einer Föderation mit Malaysia führte ein landesweites Referendum zu Loslösung Singapurs. Damit wurde der Stadtstaat am 1. September 1963 unabhängig von Großbritannien. Nach der Loslösung von Malaysia musste sich die junge Nation ihr wirtschaftliches Überleben unter der Führung von Premierminister Lee Kuan Yew⁷³⁶ hart erkämpfen. „*Before one has a nation, there must be two things. First, the content of a common people with a common identity of interest, a common social experience. And, secondly, complete freedom to exercise the common will. One may precede the other.*“⁷³⁷ Seine Administration sah sich zunächst mit Massenarbeitslosigkeit, Wohnraumknappheit, fehlendem Hinterland und einem Staatsterritorium gänzlich ohne natürliche Ressourcen konfrontiert. Er bekämpfte in seiner von 1959 bis 1990 dauernden Amtszeit als Premierminister erfolgreich diese Herausforderungen und hob sowohl den

⁷³¹ Vgl. Executive summary HIS Markit - Singapore 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 10.

⁷³² Ebd. S. 8.

⁷³³ Vgl. ebd. S. 9.

⁷³⁴ Quelle: <https://beruhmte-zitate.de/autoren/lee-kuan-yew/?page=3> (23.01.2023).

⁷³⁵ Vgl. <https://knoema.de/atlas/Singapur/topics/Weltrankings/Weltrankings/Bertelsmann-transformation-index> (22.01.2023).

⁷³⁶ Kuan Yew, Lee, (* 16. September 1923 in Singapur; † 23. März 2015 ebenda), Politiker und erster Premierminister Singapurs.

⁷³⁷ Millet, Ed Didier, *The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew*, 2013, S. 14.

Lebensstandard als auch die Wirtschaftsleistung Singapurs dramatisch. Innerhalb einer Generation schaffte der Stadtstaat den Sprung vom Entwicklungsland zu einer Industrienation. Trotz denkbar ungünstiger natürlicher Voraussetzungen wurde Singapur, zu einem der wohlhabendsten Länder Asiens und zu einem der vier asiatischen Tigerstaaten. Singapur ist das einzige asiatische Land mit einem *Triple A Rating*.⁷³⁸ Gleichwohl, dass Singapur mit Chinesisch, Englisch, Malaysisch und Tamil vier Amtssprachen hat, ist sowohl im Geschäftsleben, als Verkehrssprache aber auch an einem Großteil der Schulen Englisch die bevorzugte Sprache. Trotz der räumlichen Enge funktioniert das Zusammenleben der unterschiedlichen Ethnien und Religionen zumindest bislang, auch dank der massiven staatlichen Bemühungen, friktionslos. Lee Kuan Yew beschreibt 1980 das *Nation building* des Stadtstaates wie folgt: „*We can build up this team spirit, this esprit the corps, where every individual gives his best for the team, for the nation, to achieve its maximum. And the team, the nation, in turn, takes care of the individual, fairly and equitable.*“⁷³⁹ Das Schulsystem des Stadtstaates zählt im internationalen Vergleich zu den besten weltweit.

4.6.3 Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen

Maritime Wirtschaft

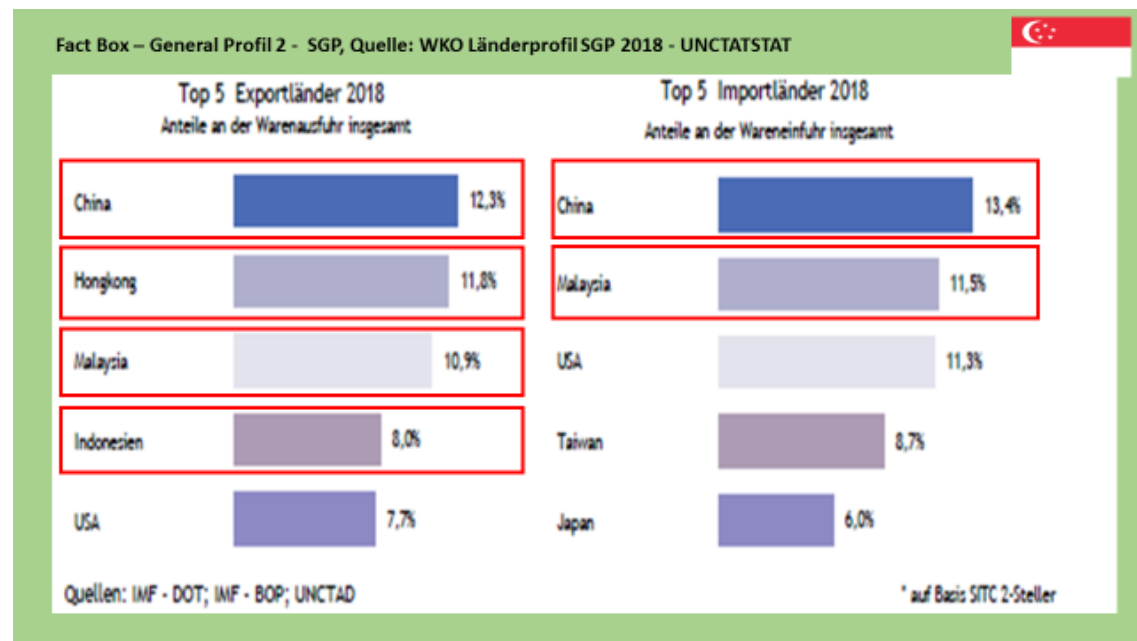
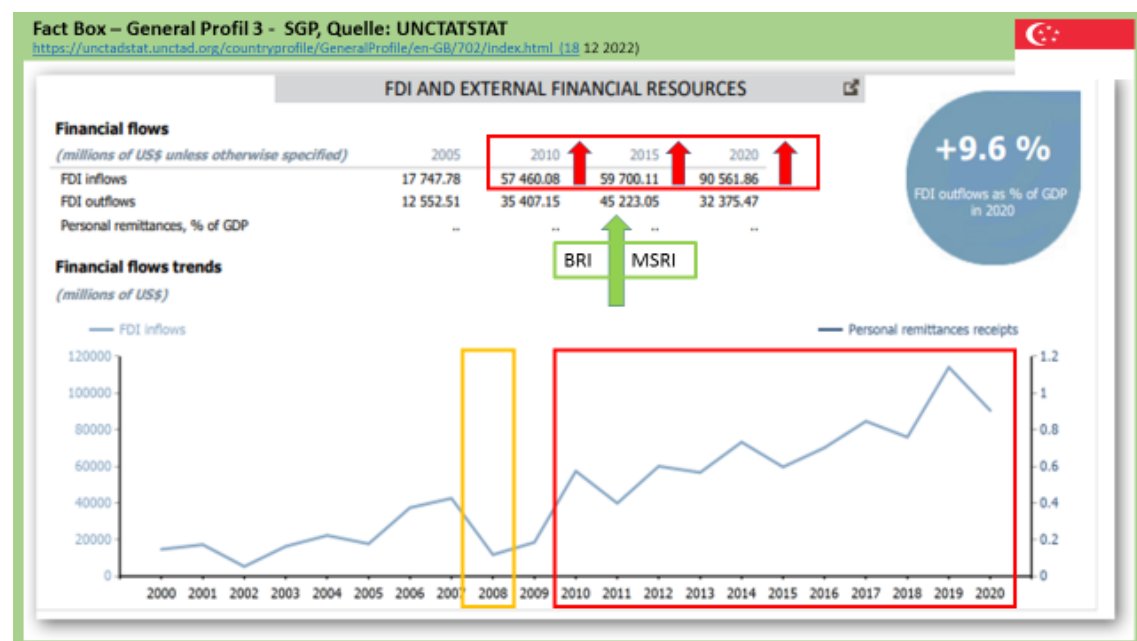
Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Singapurs und der hohe Standard seiner Produkte sowie Dienstleistungen werden wie folgt zusammengefasst. „*Excellence encapsulates in one word how Singapore can survive in a very competitive world.*“⁷⁴⁰

Wichtigster Handelspartner für Singapur ist die VR China. Auf sie entfallen, Hongkong inkludierend fast ein Viertel der Exporte des Stadtstaats (Abb. 69). Auch mit dem unmittelbaren Nachbarn Malaysia, als auch bei den Exporten mit Indonesien, bestehen tiefgehende Handelsbeziehungen. Aufgrund der aus vielerlei Gründen beschränkten Inlandsnachfrage ist Singapur, will es wirtschaftlich erfolgreich bleiben, auf die Stabilität seiner Exportquote essenziell angewiesen.

⁷³⁸ Vgl. Executive summary HIS Markit - Singapore 8 Nov 2022 - Country Risk Profile, S. 18.

⁷³⁹ Millet, Ed Didier, *The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew*, 2013, S. 14.

⁷⁴⁰ Ebd. S. 21.

Abb. 69: Fakten Box - Ökonomie: Exporte und Importe Singapurs⁷⁴¹Abb. 70: Fakten Box - Ökonomie: FDI Singapurs⁷⁴²

⁷⁴¹ Abb. 69: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/702/index.html> (18 12 2022).

⁷⁴² Abb. 70: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/702/index.html> (18 12 2022).

Singapur ist ein politisch stabiles und wirtschaftlich höchst erfolgreiches Land. Dies erklärt unter anderem, dass es für ausländische Investoren besonders attraktiv ist. Der Anstieg des *FDI inflow* hinterlegt dies (Abb. 70).

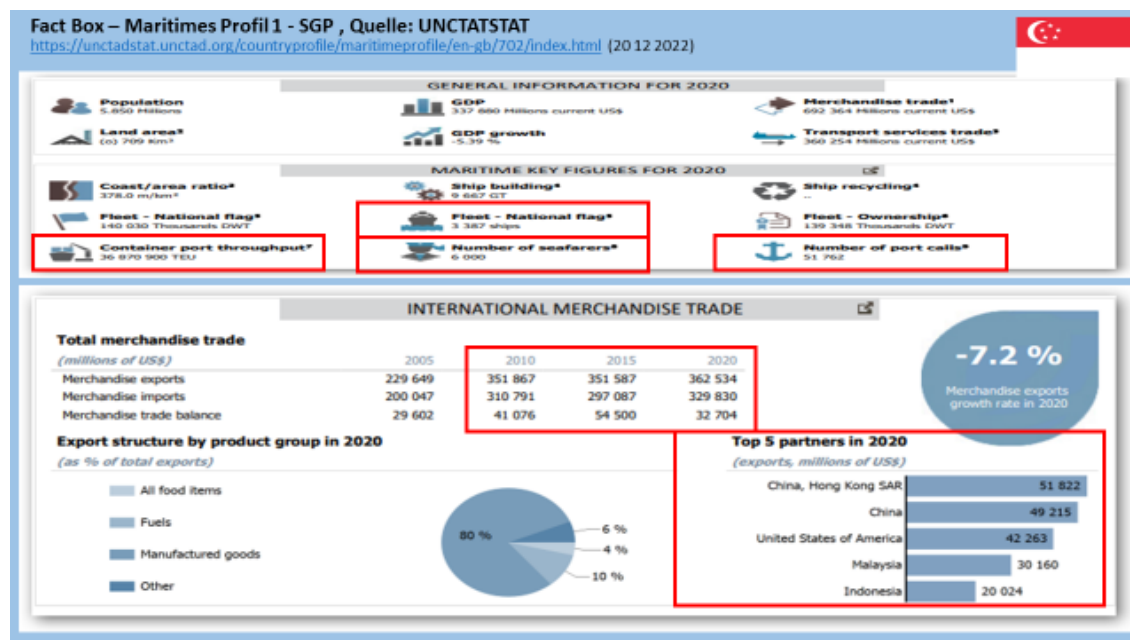


Abb. 71: Fakten Box – Maritim 1 Singapur⁷⁴³

Singapur erwirtschaftet im gesamten Beobachtungszeitraum eine positive Außenhandelsbilanz (Abb.71).

Energie und Ressourcen

Der Stadtstaat verfügt über keinerlei nennenswerte Bodenschätze und ist daher gänzlich auf den Transport aller notwendigen Ressourcen über die See angewiesen. „*We are the resource-poorest country in the region, and therefore we cannot afford to be other than honest, efficient and capable if we are to stay out of trouble.*”⁷⁴⁴ Damit ist die Vernetzung Singapurs auch und gerade in Bezug auf die Ressourcen besonders stark ausgeprägt. Der Stadtstaat ist aber damit auch gänzlich von ausländischen Rohstofflieferanten in allen Bereichen abhängig. Dies macht Singapur in neorealistischer Betrachtung extrem verletzlich.

⁷⁴³ Abb. 71: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/702/index.html> (20.12.2022).

⁷⁴⁴ Millet, Ed Didier, *The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew*, 2013, S. 32.

4.6.4 Maritime Infrastruktur Singapurs

Physische Beschaffenheit

Der Küstenverlauf Singapurs ist aufgrund der geringen Größe des Stadtstaates, wie auch andere geographische Faktoren zuvor, im Sinne der Parameter Mahans, nachteilig. Auswirkungen hat dies auf etwaige künftige Erweiterungen des Hafens Singapurs.

Häfen und deren Infrastruktur

„Between Japan and Europe, we must make Singapore the best place to bunker and repair ships, either in dry-dock or on water.“⁷⁴⁵ Der Hafen von Singapur zählt zu den leistungsfähigsten der Welt. *Excellence* in nahezu jedem Bereich ist geradezu ein Markenzeichen der maritimen Infrastruktur des Stadtstaates. Die maßstabsetzenden *Turn Around* Zeiten (Abb. 72) geben Zeugnis davon. Mit einer durchschnittlichen Liegezeit von 17 Stunden (0,68 Tage) setzt Singapur auch innerhalb der fünf Akteure dieser Arbeit die Standards.

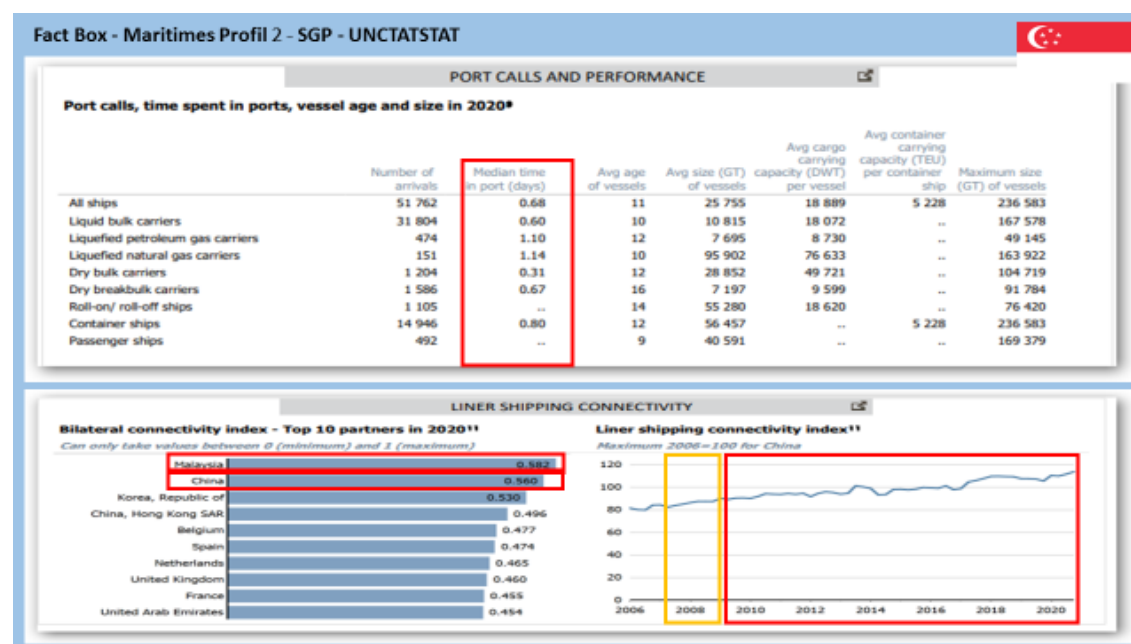


Abb. 72: Fakten Box – Maritim 2 Singapur⁷⁴⁶

⁷⁴⁵ Millet, Ed Didier, *The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew*, 2013, S. 28.

⁷⁴⁶ Abb. 72: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/702/index.html> (20.12.2022).

Mit 16.299 *Port Calls* 2019 im Sektor der Containerschiffe liegt Singapur im Vergleich der fünf Akteure an dritter Stelle. Diese Platzierung ist jedoch unter dem Gesichtspunkt zu betrachten, dass Singapur im Gegensatz zu den anderen Akteuren eben nur einen einzigen leistungsfähigen Containerhafen aufweist. Im direkten Vergleich mit anderen Häfen ist Singapur hinter Shanghai an der Weltspitze.

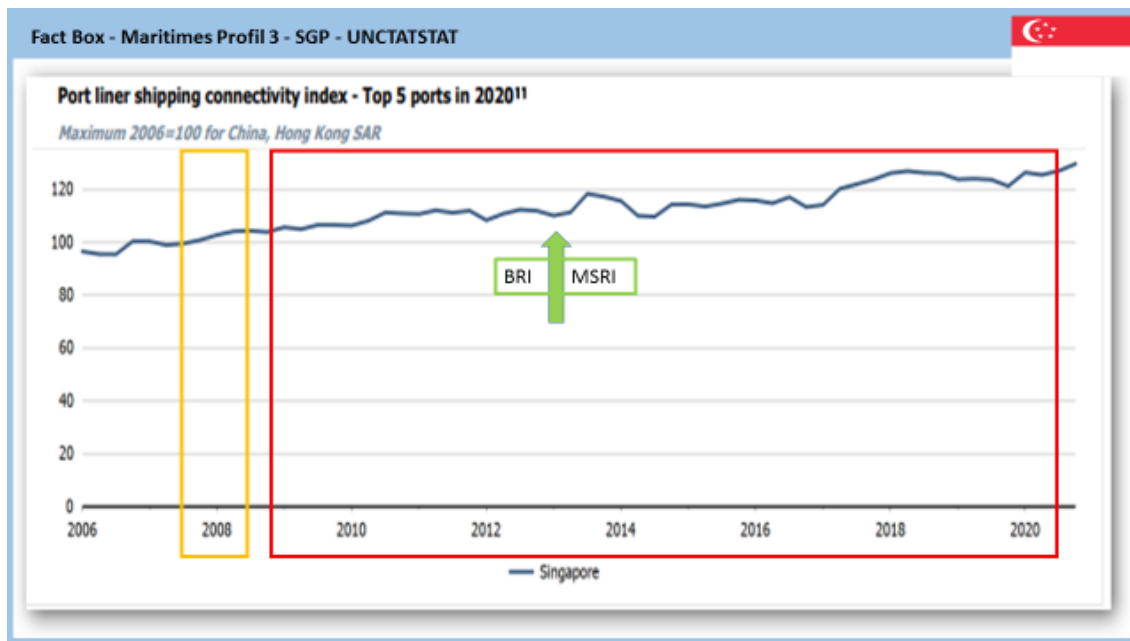


Abb. 73: Fakten Box – Maritim 3 Singapur⁷⁴⁷

Der *Port Liner Shipping Connectivity Index* (Abb. 73) ist über den gesamten Beobachtungszeitraum auf gleichbleibend hohem Niveau und verbessert sich bis 2018, konstant steigend um ein Fünftel gegenüber 2010.

Singapur besitzt einen ausgezeichneten, natürlichen Tiefwasserhafen. Dieser ist im Westen der Hauptinsel gelegen. Um mit den technischen Entwicklungen und Neuerungen im Beobachtungszeitraum Schritt halten zu können, wurde er sukzessive und konsequent ausgebaut und modernisiert und stellt auch international eine Richtmarke dar.

⁷⁴⁷ Abb. 73: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/702/index.html> (20 12 2022).

Abb. 74: Map Box – Infrastruktur: Singapur⁷⁴⁸

Folglich ist der Hafen mit den Höchstnoten (Abb. 75) zu bewerten. Die räumliche Enge und Begrenztheit der Küstenlinie Singapurs zwingt die Verantwortlichen jedoch dazu, den Hafen durch künstliche Landgewinnung, das bedeutet Aufschüttungen, stetig zu erweitern. Wenngleich dieses Modell in der Vergangenheit sehr erfolgreich war, so ist doch einschränkend anzumerken, dass dieser Art der Landgewinnung natürliche Grenzen gesetzt sind. Da der Hafen den Schlüssel zum wirtschaftlichen Erfolg des Stadtstaates darstellt, wird es künftig interessant zu beobachten sein, welche weiteren Maßnahmen gesetzt werden, um ihn konkurrenzfähig zu halten.

Piers: > als zehn für Öltanker & Containerschiffe zumind. der PANAMMAX/ MALAKKAMAX-Klassen zur // Be- & Entladung vorhanden.	Zeiten: Teilautomatisierte Be- & Entlademöglichkeiten mit turn around Zeiten von < 24 Stunden / Containerschiff.	Konnektivität: Unmittelbarer Anschluss an das nationale Pipelinesystem/Eisenbahnnetz uneingeschränkt gegeben.
3	3	3

Abb. 75: Bewertung Hafen Singapur⁷⁴⁹

⁷⁴⁸ Abb. 74: Bearbeitung: Autor, Quelle: <https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12509m/data=!3m1!1e3?hl=de> (10 11 2022).

⁷⁴⁹ Abb. 75: Graphik: Autor, Quelle: Autor

Conclusio

Der Stadtstaat verfügt weder über eine strategische Tiefe noch über eine Küstenlinie, die ihm Wahlmöglichkeiten bei der Errichtung seiner maritimen Infrastruktur bieten könnte. Das Gegenteil davon ist der Fall. Von den Parameter Mahans sind bei Singapur bis auf zwei, alle negativ zu bewerten. Es sind dies seine geographische Verortung und seine extrem leistungsfähige und leistungswillige Bevölkerung. Diese beiden Parameter machen aber genau jenen großen Unterschied, dem der zwergenhafte Stadtstaat seinen kometenhaften Aufstieg zu verdanken hat. Singapur ist, ausgestattet mit diesen, geradezu ein Paradebeispiel für eine moderne Thalassokratie.

4.7 Conclusio III

Die Forschungsfrage nach den Implikationen der chinesischen Ambitionen und damit der *MSRI* in den Bereichen Seehandel, Energie - und Ressourcensicherheit sowie maritimer Infrastruktur im maritimen Kontext der Region, ist daher wie folgt zu beantworten:

Um die ökonomischen Implikationen der *MSRI* nachvollziehen zu können sind diese vor dem Hintergrund der ökonomischen Imperative, die zur Implementierung der *MSRI* geführt haben zu betrachten.

Diese sind a) die Finanzkrise 2008 und ihre weiterreichenden und tiefgehenden Verwerfungen, b) die daraus resultierenden und aus chinesischer Sicht unzulängliche Reaktion der internationalen Finanzierungs- und fiskaltechnischen Regelmechanismen, c) aufgrund der festgestellten Ressourcenabhängigkeit, Stichwort Malakka Dilemma, die Notwendigkeit, die eigene Rohstoffversorgung zu diversifizieren, und letztlich d) neue Absatzmärkte für die stetig wachsende chinesische Wirtschaft zu erschließen.

Im Bereich der maritimen Infrastruktur führten a) der Rationalisierungszwang zu umfassenden Umwälzungen in allen Sektoren der Handelsschifffahrt. Ältere, kleinere und weniger leistungsfähigere Schiffe wurden durch moderne, leistungsstarke aber, und das ist entscheidend, wesentlich größere Neubauten ersetzt. Diese Entwicklung hatte zur Folge, dass b) wollte man konkurrenzfähig bleiben, die maritime Infrastruktur massiv ausgebaut, modernisiert und vergrößert werden musste, um die neuen, großen Schiffe aufnehmen zu können.

Die Summe dieser Faktoren führte dazu, dass die chinesische Führung sich gezwungen sah, weitreichende und nachhaltige Maßnahmen zur Absicherung und, wenn möglich, den

Ausbau der chinesischen Führungsposition in Ostasien zu ergreifen. Die *MSRI* stellt hierzu den finanziellen, koordinativen und ökonomisch – strategischen Rahmen für die, aus diesem Anspruch resultierenden Infrastrukturprojekte in China wie auch entlang der *MSR* sicher.

Die Implikationen der *MSRI* liegen folglich darin, dass erstens, durch die zur Verfügung gestellten Finanzierungsmöglichkeiten Investitionen erst möglich gemacht haben. Zum zweiten erfolgte ein Innovations-, Modernisierungs- und Ausbauschub im Bereich der maritimen Infrastruktur. Durch die Bereitstellung und Bündelung der finanziellen Mittel wurde begonnen, die landgestützte Hafeninfrastruktur und deren terrestrische Anbindung beschleunigt auszubauen. Dies verbesserte drittens, die Konkurrenzfähigkeit, vor allem der chinesischen Häfen, erheblich und half mit, deren internationale Positionierung mittelfristig abzusichern. In Folge wurden viertens, nach der Unterzeichnung von, vor allem bilateralen, Wirtschaftsabkommen auch in den Partnerländern der *MSRI* Infrastrukturprojekte geplant und teilweise auch umgesetzt. Die unmittelbaren Implikationen blieben überschaubar, jedoch floss vermehrt *COFDI* in die jeweiligen Partnerländer. Kritisch ist in diesem Zusammenhang jedoch anzumerken, dass nicht alle Großprojekte den erwarteten und erhofften Erfolg hatten. Teils war dies der mangelnden Auslastung, wie in Hambantotta auf Sri Lanka geschuldet, andererseits jedoch auch den angesprochenen bilateralen Verträgen, die zumeist die VR China in einer vorteilhaften Position festschrieben. Dies führte zu, von der chinesischen Führung zunächst nicht antizipierten, merklichen innenpolitischen Widerständen in den Partnerländern. Fünftens unterstützte die Implementierung der *MSRI* eine in allen untersuchten Sektoren des Seehandels, mit Ausnahme des *LNG* Bereiches, beschleunigte Erholung aufgrund einer gesteigerten Nachfrage und eine Beruhigung der Märkte. Die *MSRI* half somit mit, das erschütterte Vertrauen des maritimen Sektors in die makroökonomische Finanzierungs- und Planungssicherheit wiederherzustellen.

Zur Beantwortung der Frage wie sich die geostrategischen Voraussetzungen der Akteure in Bezug auf Seemacht im Fokus der Implementierung der *MSRI* darstellen, werden die untersuchten Parameter, in den vier behandelten Bereichen zusammengefasst, mit Schlagwörtern hinterlegt und, wie bisher, im Ampelsystem bewertet.

VR China

Maritime Geographie		
Strategische Tiefe	Enorme O-W und N-S Erstreckung Ausreichende Reaktionsmöglichkeiten	
Terrestrischer Schutz	S, W, N: Gebirge, Wüsten und vorgelagerte Plateaus – nahezu menschenleer	
Bevölkerungskonzentration – Urbane Zentren	O und SO konzentriert, fruchtbare Tiefebene und Hügelland	
Anzahl der Nachbarn	14 – Weltrekord, mit drei in der Vergangenheit mil. Auseinandersetzungen	
Länge der terrestrischen Grenze	22.133 km = Weltrekord, unterschiedlichste Nachbarn	
Zugang zu den Ozeanen	Grundsätzlich gut, jedoch leicht überwachbar und im Konfliktfall leicht sperrbar	
Erschließung von der See	Sehr gut erschlossen, große Flüsse, gut schiffbar	
Vorgelagerte Stützpunkte	SCM Inselaufschüttungen umstritten, sonst keine	
Auslandsbesitzungen	Dschibuti, sonst keine – <i>Dual Use MSRI?</i>	
<i>SLOC</i>	„Malakka Dilemma“ höchst verletzlich	
Humanfaktoren im maritimem Kontext		
Bevölkerungskonzentration küstennah quantitativ	Zu 90 Prozent im Littoral, Millionenmetropolen in drei Großräumen;	
Bevölkerung Bildung – qualitativ	1,4 Milliarden Einwohner_innen, 140 Millionen als Elite, ausreichend Fachkräfte;	
Multiethnisch, multikulturelle, Vielvölkerstaat	Ja, Uigurenprovinz Xingjang (Unruheherd) und Tibet (internationale Aufmerksamkeit)	
Regierungsform	Einparteiensystem, Planungssicherheit hoch, geringe Selbstkritikfähigkeit;	
Hinwendung zur See – Seefahrertradition	Zheng He Instrumentalisierung, grds. Vorhanden;	
Liberale Wirtschaftsgesetzgebung	Wirtschaftsliberal, weitgehend liberalisierte Märkte, Arbeitsbedingungen?	
Korruption	Ja, Bekämpfung Staatsräson, Fortschritte aber vorhanden;	
Maritime Handelsnation – <i>Mindset</i>	Ja, im Osten Alltag, See leistungsfähigster Austausch möglich;	
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen		
Konzentration küstennah	Ja direkt in Naturhäfen oder an Flussmündungen.	
Schiffsbauindustrie-Zulieferindustrie	Ausgezeichnete Werften aller Größenordnungen.	
Anzahl der Werften – Konzentration	Drei Großräume – großer Abstand – wenig verletzlich > Substitutionsfähig bei Ausfall;	

<i>FDI Inflow/Outflow</i> (vgl. Abb.26)	<i>Inflow</i> : 2010 – 2018 konst. Anstieg <i>Outflow</i> : bis 2018 steiler Anstieg, 2019 Einbruch;	
Exporte/Importe (vgl. Abb.25 und 27)	Exportweltmeister, Handelsbilanzüberschuß Exporte 2010 – 2019 konstanter Anstieg	
Ressourcen Inland	Gegeben, Kohle, 70 % an globalen Bestand Seltener Erden Erdöl/ Erze zu wenig;	
Ressourcenabhängigkeit Primärenergieträger	Fossile Primärenergieträger > Malakka Dilemma, Eisenerz > indonesische Engstellen	
Maritime Infrastruktur		
Küsten Physische Beschaffenheit	Lange, gut zugängliche Küste, Qualitativ: Vielzahl von Naturhäfen aller Größen	
Binnenwasserwege/System	Quantitativ: ja, Qualitativ: ja;	
Häfen – Quantitativ	Gegeben, Vielzahl vorhanden;	
<i>Port Liner Shipp. Connectivitiy</i> <i>Index</i> (vgl. Abb.29)	Konstant positive Entwicklung.	
<i>Turn Arround Zeiten</i> (vgl. Abb.28)	1,04 Tage gesamt, Weltniveau, 3.Platz hinter SGP und MYS;	
Leistungsfähigkeit Infrastruktur	In den drei Großregionen mit mehreren Megahäfen gegeben.	
Anbindung (Bahn, Straße, <i>Pipelines</i>)	Voll gegeben, dichtes Infrastrukturnetz.	
Entwicklungspotential räumlich	Länge der Küste und deren Vielzahl an Naturhäfen erlaubt dies.	
Entwicklungspotential wirtschaftlich	Größe und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft – Exportweltmeister;	

Abb.76: Bewertung VR China⁷⁵⁰

Trotz der, sich vor allem aus ihrer geographischen Verortung ergebenden Nachteilen und den daraus resultierenden Abhängigkeiten kann die VR China aufgrund ihrer positiven Humanfaktoren und der Leistungsfähigkeit ihres maritimen Sektors als eine Seemacht angesprochen werden. Aufgrund ihrer dargelegten geostrategischen Voraussetzungen in Bezug auf Seemacht befindet sich die VR China auch selbst in einem Spannungsfeld von navaler *Power Projection* und ökonomischer *Interconnectedness*. Die Frage nach einer möglichen Dualität der *MSRI* ist somit durch die Imperative der geostrategischen Lage der VR China kausal hinterlegbar.

⁷⁵⁰ Abb. 76: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Indien

Maritime Geographie		
Strategische Tiefe	Große O-W und N-S Erstreckung, Bevölkerungszentrum Pandschab im NO;	
Terrestrischer Schutz	NW, N: Gebirge und Wüsten – W: verkehrsgünstiges Tafelland in d. Nähe zu PAK;	
Bevölkerungskonzentration – Urbane Zentren	N, NW und NO konzentriert, fruchtbare Ganges Tiefebene und Hügelland;	
Anzahl der Nachbarn	Sechs plus zwei (m), mit zwei in der Vergangenheit mil. Konflikte – PAK;	
Länge der terrestrischen Grenze	14.103 km = unterschiedliche, instabile und teilweise feindliche (PAK) Nachbarn;	
Zugang zu den Ozeanen	Ausgezeichnet, da uneingeschränkt in den Indischen Ozean;	
Erschließung von der See	Grds. sehr gut erschließbar aber große Flüsse nicht schiffbar!	
Vorgelagerte Stützpunkte	Port Blair, Andamanen, sonst keine.	
Auslandsbesitzungen	Andamanen und Lakadiven, keine außerhalb der Nördlichen IOR;	
SLOC	Kaum verletzlich, Nachbar PAK, Nähe zu Mittleren Osten (Erdöl);	
Humanfaktoren im maritimem Kontext		
Bevölkerungskonzentration küstennah quantitativ	Zu 80 Prozent im Littoral, Millionenstädte Mumbai, Kolkatta, Chennai, Benguluru;	
Bevölkerung Bildung – qualitativ	kleine Elite, Brain Drain, Kastensystem, Fachkräfte durchschnittlich ausgebildet;	
Multiethnisch, multikulturelle, Vielvölkerstaat	Ja, unglaublich divers, Kastensystem, ständiges Ausbalancieren;	
Regierungsform Pol. System	Demokratie, Planungssicherheit gering, mittlere Selbstkritikfähigkeit;	
Hinwendung zur See – Seefahrertradition	Grds. Vorhanden.	
Liberaler Wirtschaftsgesetzgebung	Wirtschaftsliberal, unveränderter Protektionismus, Arbeitsbedingungen?	
Korruption	Ja, Bekämpfung Staatsräson, Fortschritte aber vorhanden;	
Maritime Handelsnation – <i>Mindset</i>	Nur bedingt, über See leistungsfähigster Austausch möglich;	
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen		
Konzentration küstennah	Ja direkt in wenigen Naturhäfen, Großräume Kolkatta, Mumbai, Kochi, Vishakhapatnam;	
Schiffsbauindustrie-Zulieferindustrie	Brauchbare Werften aller Größenordnung – unveränderter Protektionismus;	
Anzahl der Werften – Konzentration	Drei Großräume – großer Abstand – wenig verletzlich > Substitutionsfähig bei Ausfall;	

<i>FDI Inflow/Outflow</i> (vgl. Abb.39)	<i>Inflow</i> : 2010 – 2019 konstanter Anstieg, Verdopplung <i>outflow</i> : Reduktion um 20%	
Exporte/Importe (vgl. Abb.40)	Exporte: 2010 – 2019 Anstieg um 1/3 Handelsbilanzdefizit; Importsteigerung > 1/4	
Ressourcen Inland	Gegeben, aber Mangel bei Primärenergieträgern v.a. Erdöl;	
Ressourcenabhängigkeit Primärenergieträger	Fossile Primärenergieträger > PAK Konflikt > nur über See möglich;	
Maritime Infrastruktur		
Küsten Physische Beschaffenheit	Lange, gut zugängliche Küste, Qualitativ: Geringe Anzahl großer Naturhäfen;	
Binnenwasserwege/System	Quantitativ: nein, Qualitativ: nein (nur Hugli schiffbar)	
Häfen – Quantitativ	Gegeben, Anzahl leistungsfähiger Hochseehäfen jedoch begrenzt!	
<i>Port Liner Shipp. Connectivitiy</i> <i>Index</i> (vgl. Abb.42)	Konstant positive Entwicklung aber deutlich unter internationales Niveau;	
<i>Turn Around Zeiten</i> (vgl. Abb.41)	1, 42 Tage, Deutlich unter internationales Niveau, 5. Platz;	
Leistungsfähigkeit Infrastruktur	In den drei Großregionen teilweise, Neuerungen sehr langsam;	
Anbindung (Bahn, Straße, <i>Pipelines</i>)	kaum gegeben, veraltet, Investitionsrückstau;	
Entwicklungspotential räumlich	Länge der Küste und deren Vielzahl an Naturhäfen erlaubt dies;	
Entwicklungspotential wirtschaftlich	Größe und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft – grundsätzlich gegeben;	

Abb.77: Bewertung Indien⁷⁵¹

Aufgrund seiner geographischen Verortung und einer, politischen Gründen geschuldeten, terrestrischen geostrategischen Isolierung ist die Hinwendung zur See ein Imperativ indischen Handelns. Seine geostrategisch ausgezeichnete Positionierung, seine positiven Humanfaktoren und die Ausbaumöglichkeiten seines maritimen Sektors lassen Indien als eine aufstrebende Seemacht realistisch erscheinen. Aufgrund der dargelegten geographischen, ökonomischen und politischen Voraussetzungen befindet sich die Indien in einer selbstgewählten Zwangslage von angestrebter navaler *Power Projection* und zwingender ökonomischer *Interconnectedness*. Die indischen Reaktionen auf das Vordringen Chinas und damit auf die *MSRI* sind folglich geostrategisch ableitbar.

⁷⁵¹ Abb. 77: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Indonesien

Maritime Geographie		
Strategische Tiefe	Große O-W und N-S Erstreckung, größter Inselstaat der Welt, Bindeglied SOA – AUS;	
Terrestrischer Schutz	Landgrenzen nur auf Borneo, Neuguinea und Osttimor – irrelevant;	
Bevölkerungskonzentration – Urbane Zentren	Auf Java und Sumatra konzentriert, andere Inseln nahezu unbewohnt;	
Anzahl der Nachbarn	Drei terrestrische, mit einem in der Vergangenheit mil. Konflikt;	
Länge der terrestrischen Grenze	2.830 km, derzeit irrelevant;	
Zugang zu den Ozeanen	Sehr guter Zugang zu zwei Ozeanen!	
Erschließung von der See	Weite Tle mäßig erschlossen, große Flüsse, nicht erschlossen!	
Vorgelagerte Stützpunkte	Keine!	
Auslandsbesitzungen	Keine!	
SLOC	Kaum verletzlich, Ausweichrouten in nahezu jede Richtung;	
Humanfaktoren im maritimem Kontext		
Bevölkerungskonzentration küstennah quantitativ	Zu 100 Prozent im Littorial, Millionenstädte, Jakarta, Surabaya, Palembang;	
Bevölkerung Bildung – qualitativ	270 Mio. EW, kleine Elite, Fachkräftemangel Relativ starres Bildungssystem;	
Multiethnisch, multikulturelle, Vielvölkerstaat	Ja, durch See isolierte, weit entfernte Ethnien, Nat. Identität als Herausforderung;	
Regierungsform	Präsidialrepublik, Planungssicherheit mittel, mittlere Selbstkritikfähigkeit;	
Hinwendung zur See – Seefahrertradition	Grds. Vorhanden;	
Libérale Wirtschaftsgesetzgebung	Wirtschaftsliberal, unveränderter Protektionismus, Arbeitsbedingungen?	
Korruption	Ja, Bekämpfung, Fortschritte aber vorhanden;	
Maritime Handelsnation – <i>Mindset</i>	Ja, nur über die See Austausch möglich;	
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen		
Konzentration küstennah	Ja, direkt in Naturhäfen, konzentriert in Ballungszentren auf Sumatra und Java;	
Schiffsbauindustrie-Zulieferindustrie	Wenige eher kleinere bis mittelgroße Betriebe;	
Anzahl der Werften – Konzentration	zwei Großräume – großer Abstand – wenig verletzlich > wenige Werften;	

<i>FDI Inflow/Outflow</i> (Vgl. Abb.50)	2010 – 2019 70% Anstieg des <i>inflows</i> – <i>MSRI</i> Implikation <i>outflow</i> leichte Steigerung;	
Exporte/Importe (Vgl. Abb.51)	2010 – 2019 konstanter mäßiger Anstieg, Handelsbilanzdefizit, Importe stark gestiegen;	
Ressourcen Inland	Ressourcenreich bis auf Erdöl	
Ressourcenabhängigkeit Primärenergieträger	Fossile Primärenergieträger > Erdöl;	
Maritime Infrastruktur		
Küsten Physische Beschaffenheit	Lange, kaum zugängliche Küste, Qualitativ: wenige gute Naturhäfen;	
Binnewasserwege/System	Quantitativ nur auf Borneo und Neu-Guinea, Qualitativ nein;	
Häfen – Quantitativ	Wenige leistungsfähige Hochseehäfen;	
<i>Port Liner shipp. Connectivitiy</i> <i>Index</i> (vgl. Abb.53)	Konstant mäßig positive Entwicklung – <i>MSRI</i>	
<i>Turn Arround</i> Zeiten (vgl. Abb.52)	1,28 Tage, deutlich über Weltniveau, 4.Platz	
Leistungsfähigkeit Infrastruktur	Eingeschränkt, am besten noch in Jakarta und Surabaya gegeben;	
Anbindung (Bahn, Straße, <i>Pipelines</i>)	Kaum vorhanden, am besten noch auf Java gegeben;	
Entwicklungspotential räumlich	Länge der Küste und deren Zahl an Naturhäfen erlaubt dies.	
Entwicklungspotential wirtschaftlich	Größe und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft – positiv aber zeitaufwendig = langfristig	

Abb.78: Bewertung Indonesien⁷⁵²

Indonesiens ausgezeichnete geostrategische Positionierung an global wichtigen Engstellen zwischen zwei Ozeanen sowie seine Geographie als größter Inselstaat der Welt machen das Land zu einer maritimen Nation. Trotz seiner positiven Humanfaktoren und seines Ressourcenreichtums ist das Land aufgrund der derzeitigen Limitationen seines maritimen Sektors in ökonomischer Betrachtung keine Seemacht. Aufgrund der dargelegten geographischen, ökonomischen und politischen Voraussetzungen ist Indonesien folglich in einer Situation zwingender ökonomischer *Interconnectedness*. Die indonesische Reaktion auf die *MSRI* ist somit geostrategisch hinterlegbar.

⁷⁵² Abb. 78: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Malaysia

Maritime Geographie		
Strategische Tiefe	Mittlere O-W und N-S Erstreckung Westlicher Landesteil exponiert, keine Tiefe!	
Terrestrischer Schutz	Malaiische Halbinsel ein Nachbar, Borneo ein Nachbar, irrelevant!	
Bevölkerungskonzentration – Urbane Zentren	Konzentriert im südlichen Teil der Malaiische Halbinsel, Kuala Lumpur, Johor Bahru;	
Anzahl der Nachbarn	Zwei terrestrisch > irrelevant, fünf maritim;	
Länge der terrestrischen Grenze	2.669 km > irrelevant!	
Zugang zu den Ozeanen	Gut, Zugang zu zwei Ozeanen Mäßig sperrbar, SCM unsichere Entwicklung;	
Erschließung von der See	Gut erschlossen, wenige große Flüsse, gut schiffbar;	
Vorgelagerte Stützpunkte	Keine	
Auslandsbesitzungen	Keine	
<i>SLOC</i>	Verletzlich, da abhängig von Entwicklung SCM und VRC – IND;	
Humanfaktoren im maritimem Kontext		
Bevölkerungskonzentration küstennah quantitativ	Zu 100 Prozent im Littoral, Millionenmetropolregionen;	
Bevölkerung Bildung – qualitativ	Kleine Elite, hochwertige Fachkräfte > Mangel;	
Multiethnisch, multikulturelle, Vielvölkerstaat	Ja, sehr konzentriert > nationale Identität;	
Regierungsform	Parlamentarische Wahlmonarchie, Planungssicherheit mittel,	
Hinwendung zur See – Seefahrertradition	Grundsätzlich vorhanden!	
Libérale Wirtschaftsgesetzgebung	Wirtschaftsliberal, weitgehend liberalisierte Märkte, Arbeitsbedingungen?	
Korruption	Ja, Bekämpfung Staatsräson, Fortschritte aber vorhanden;	
Maritime Handelsnation – <i>Mindset</i>	Ja, nur über die See ist leistungsfähigster Austausch möglich;	
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen		
Konzentration küstennah	Ja, direkt in Naturhäfen oder an Flussmündungen;	
Schiffsbauindustrie- Zulieferindustrie	Wenige, kleinere Werften;	
Anzahl der Werften, Häfen– Konzentration	Drei bedeutende Häfen, Geringer Abstand > keine Substitutionsfähigkeit bei Ausfall;	

<i>FDI Inflow/Outflow</i> (Vgl. Abb.59)	<i>Inflow</i> 2010 – 2019, 25 % Anstieg <i>Outflow</i> , 2019 starker Einbruch um 70%	
Exporte/Importe (Vgl. Abb.60)	Exporte 2010 – 2019 Steigerung 25% Handelsbilanzüberschuß;	
Ressourcen Inland	Gegeben aber Primärenergieträger vor Erschöpfung, kein Eisenerz;	
Ressourcenabhängigkeit Primärenergieträger	Fossile Primärenergieträger > Erdöl!	
Maritime Infrastruktur		
Küsten Physische Beschaffenheit	Mittellange, gut zugängliche Küste, Qualitativ: wenige Naturhäfen	
Binnenwasserwege/System	Irrelevant!	
Häfen – Quantitativ	Drei leistungsfähige Häfen, alle konzentriert an der Westküste der malaiischen Halbinsel;	
<i>Port Liner Shipp. Connectivitiy</i> <i>Index</i> (vgl. Abb.62)	Konstant positive Entwicklung, kaum Einfluss <i>MSRI</i>	
<i>Turn Arround Zeiten</i> (vgl. Abb.61)	0,93 Tage, Weltniveau, 3.Platz;	
Leistungsfähigkeit Infrastruktur	Auf der Malaiischen Halbinsel gegeben!	
Anbindung (Bahn, Straße, <i>Pipelines</i>)	Auf der Malaiischen Halbinsel gegeben!	
Entwicklungspotential räumlich	Länge der Küste erlaubt dies!	
Entwicklungspotential wirtschaftlich	Größe und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft gegeben, Korruption negativ;	

Abb.79: Bewertung Malaysia⁷⁵³

Malaysia ist, wenngleich nicht ganz so dominant wie Indonesien, in einer ausgezeichneten geostrategischen Positionierung an der wichtigsten Engstelle zwischen zwei Ozeanen. Aufgrund seiner Geographie ist es als maritime Nation anzusprechen. Die Summe der dargestellten Parameter lässt jedoch den Aufstieg zu einer Seemacht nicht zu. Aufgrund der dargelegten geographischen, ökonomischen und politischen Voraussetzungen ist Malaysia, ähnlich wie Indonesien, in einer Situation zwingender ökonomischer *Interconnectedness*. Seine geostrategischen Parameter hinterlegen die ökonomischen Implikationen der *MSRI*.

⁷⁵³ Abb. 79: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Singapur

Maritime Geographie		
Strategische Tiefe	Stadtstaat – nicht gegeben!	
Terrestrischer Schutz	Stadtstaat – nicht gegeben!	
Bevölkerungskonzentration – Urbane Zentren	Stadtstaat – eine Insel – extrem verletzlich!	
Anzahl der Nachbarn	Zwei > grd. Positiv aber aufgrund der Größe dennoch verletzlich;	
Länge der terrestrischen Grenze	Irrelevant	
Zugang zu den Ozeanen	Sehr gut, jedoch leicht überwachbar und im Konfliktfall sperrbar;	
Erschließung von der See	Sehr gut erschlossen;	
Vorgelagerte Stützpunkte	Keine!	
Auslandsbesitzungen	Keine!	
SLOC	„Malakka Dilemma“ verletzlich, SCM, keine Alternativrouten!	
Humanfaktoren im maritimem Kontext		
Bevölkerungskonzentration küstennah quantitativ	Zu 100 Prozent im Littorial;	
Bevölkerung Bildung – qualitativ	Eliteausbildungsstätten, ausreichend ausgezeichnete Fachkräfte;	
Multiethnisch, multikulturelle, Vielvölkerstaat	Multiethnisch ja, multikulturell ja, Vielvölkerstaat nein, gemeinsame Identität;	
Regierungsform	Parlamentarische Republik mit autokratischen Paramtern, Planungssicherheit hoch;	
Hinwendung zur See – Seefahrertradition	Vorhanden, britisches Erbe!	
Libérale Wirtschaftsgesetzgebung	Wirtschaftsliberal, weitgehend liberalisierte Märkte,	
Korruption	Kaum, rigorose Vorgangsweise!	
Maritime Handelsnation – <i>Mindset</i>	Ja, uneingeschränkt!	
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen		
Konzentration küstennah	Ja uneingeschränkt!	
Schiffsbauindustrie-Zulieferindustrie	Ausgezeichnete Werften und Instandhaltungseinrichtungen;	
Anzahl der Werften – Konzentration	Stadtstaat > verletzlich > keine Substitutionsfähigkeit bei Ausfall;	

<i>FDI Inflow/Outflow</i> (Vgl. Abb. 70)	<i>Inflow</i> 2010 – 2019, 70 % Anstieg! <i>Outflow</i> , 2019 Rückgang;	
Exporte/Importe (Vgl. Abb. 71)	Exporte u. Importe 2010 – 2019, leichter Anstieg, Handelsbilanzüberschuß;	
Ressourcen Inland	Keinerlei Ressourcen!	
Ressourcenabhängigkeit Primärenergieträger	Vollkommen anhängig!	
Maritime Infrastruktur		
Küsten Physische Beschaffenheit	Ausgezeichneten Naturhafen, ansonsten irrelevant aufgrund minimaler Ausdehnung!	
Binnenwasserwege/System	Irrelevant!	
Häfen – Quantitativ	Ausgezeichneter Naturhafen, Entwicklungsmöglichkeiten jedoch limitiert;	
<i>Port Liner Shipp. Connectivitiy</i> <i>Index</i> (vgl. Abb.73)	Konstant positive Entwicklung auf hohem (>100 Indikator) Niveau!	
<i>Turn Arround</i> Zeiten (vgl. Abb.72)	0,68 Tage, Weltniveau, 1.Platz unter den fünf Akteuren;	
Leistungsfähigkeit Infrastruktur	Weltniveau!	
Anbindung (Bahn, Straße, <i>Pipelines</i>)	Voll gegeben!	
Entwicklungspotential räumlich	Stadtstaat > Entwicklungsmöglichkeiten räumlich eng begrenzt!	
Entwicklungspotential wirtschaftlich	Größe und Leistungsfähigkeit der Wirtschaft – Weltniveau!	

Abb.80: Bewertung Singapur⁷⁵⁴

Singapurs geostrategische Positionierungen an der wichtigsten Engstelle zwischen zwei Ozeanen und seine Geographie als zwergenhafter Stadtstaat machen es zur maritimen Nation, aber nicht zur Seemacht. Aufgrund der dargelegten geographischen, ökonomischen und politischen Voraussetzungen ist Singapur das Paradebeispiel für ökonomische *Interconnectedness*. Die Imperative seines Erfolgs, maritime ökonomische Leistungsfähigkeit auf Weltniveau und politische Stabilität bilden den Hintergrund der Implikationen der *MSRI* auf das Land.

⁷⁵⁴ Abb. 80: Graphik: Autor, Quelle: Autor;

Zusammenfassen ergibt sich damit folgende Bewertung der Akteure:

Maritime Geographie				
VR China	$4 \times 3 = 12$	$2 \times 2 = 4$	$4 \times -1 = -4$	12
Indien	$3 \times 3 = 9$	$5 \times 2 = 10$	$2 \times -1 = -2$	17
Indonesien	$6 \times 3 = 18$	$2 \times 2 = 4$	$2 \times -1 = -2$	20
Malaysia	$5 \times 3 = 15$	$1 \times 2 = 2$	$4 \times -1 = -4$	13
Singapur	$1 \times 3 = 3$	$3 \times 2 = 6$	$6 \times -1 = -6$	3
Humanfaktoren im maritimem Kontext				
VR China	$4 \times 3 = 12$	$4 \times 2 = 8$	$0 \times -1 = 0$	20
Indien	$1 \times 3 = 3$	$7 \times 2 = 14$	$0 \times -1 = 0$	17
Indonesien	$2 \times 3 = 6$	$6 \times 2 = 12$	$0 \times -1 = 0$	18
Malaysia	$4 \times 3 = 12$	$3 \times 2 = 6$	$1 \times -1 = -1$	18
Singapur	$8 \times 3 = 24$	$0 \times 2 = 0$	$0 \times -1 = 0$	24
Maritime Wirtschaft, Energie und Ressourcen				
VR China	$4 \times 3 = 12$	$2 \times 2 = 4$	$1 \times -1 = 0$	16
Indien	$1 \times 3 = 3$	$6 \times 2 = 12$	$0 \times -1 = 0$	15
Indonesien	$3 \times 3 = 9$	$3 \times 2 = 6$	$1 \times -1 = -1$	14
Malaysia	$2 \times 3 = 6$	$4 \times 2 = 8$	$1 \times -1 = -1$	13
Singapur	$3 \times 3 = 9$	$1 \times 2 = 2$	$3 \times -1 = -3$	8
Maritime Infrastruktur				
VR China	$9 \times 3 = 27$	$0 \times 2 = 0$	$0 \times -1 = 0$	27
Indien	$1 \times 3 = 3$	$5 \times 2 = 10$	$3 \times -1 = -3$	10
Indonesien	$1 \times 3 = 3$	$5 \times 2 = 10$	$3 \times -1 = -3$	10
Malaysia	$4 \times 3 = 12$	$5 \times 2 = 10$	$0 \times -1 = 0$	22
Singapur	$7 \times 3 = 21$	$1 \times 2 = 2$	$1 \times -1 = -1$	22

Abb.81: Bewertung der Akteure – Zusammenfassung⁷⁵⁵

Südostasiatische Akteure – SLOC

Durch die Hoheitsgewässer Indonesiens, Malaysias und Singapurs führen strategische Seeverbindungen allen voran die Straße von Malakka, von globaler Bedeutung. Zweitens Ebenso bedeutend ist, dass alle drei Staaten aufgrund ihrer geographischen Verortung Anteil an beiden Weltmeeren Pazifik und Indischer Ozean haben. Aufgrund der ökonomischen Bedeutung der hier durchführenden SLOC und den nur unzureichenden und mit großen wirtschaftlichen Nachteilen zu erschießenden Umgehungsmöglichkeiten der indopazifischen Region besetzen sie, allen voran Indonesien, somit tatsächlich sowohl eine

⁷⁵⁵ Abb. 80: Graphik: Autor, Quelle: Autor; Bewertungskriterien: Grün: Voll erfüllt in überwiegenden Bereichen = Drei Punkte. Gelb: Teilweise erfüllt/gegeben in Teilbereichen = zwei Punkte. Rot: Nicht, bzw. unzureichend erfüllt/gegeben in überwiegenden Bereichen = minus einen Punkt.

globale Brücken- wie auch, im Krisenfall, eine „Bruchlinien“- Funktion. Damit bestätigen die dargestellten ökonomischen und geographischen Merkmale die globale Bedeutung der indopazifischen Region als ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart. Durch ihre vielfältigen wirtschaftlichen und sozioökonomischen Wirkungsfelder und aufgrund der Tatsache, dass sie mit ihren *SLOC* die indopazifische Region durchläuft kommt der *MSRI* überregionale Bedeutung zu.

Südostasiatische Akteure – ASEAN – *Interconnectedness*

Indonesien, Malaysia und Singapur sehen ihre Mitgliedschaft in der *ASEAN* aus vielschichtigen Gründen als wesentlich für ihre außenpolitische Orientierung an. Diese Mitgliedschaft ist aber vor allem aus ökonomischen Gründen essentiell! Die *ASEAN* und ihre drei Handlungsfelder „(...) *Political-Security Community, Economic Community, Socio-Cultural Community* (...)“⁷⁵⁶ wird daher als ein wichtiges Vehikel zur Wahrung ihrer Interessen am Schnittpunkt der Großmächte VR China, USA und, wenngleich in etwas geringerer Ausprägung, Indien, gesehen. Aufgrund ihrer vielfältigen, tiefgehenden Wirtschaftsbeziehungen sind sie als ökonomisch *interconnected* und zugleich wirtschaftlich interdependent anzusprechen. Der *MSRI* kommt durch deren Infrastrukturprojekte bzw. die durch sie ermöglichten chinesischen Direktinvestitionen in Mitgliedsländern der *ASEAN*, aber auch aufgrund der mannigfaltigen wirtschaftlichen Verflechtung und der sich daraus ergebenden Interdependenzen eine wesentliche Bedeutung in den bilateralen Beziehungen zu.

⁷⁵⁶ <https://asean.org/what-we-do#asean-aims> (28 03 2023).

5 KONSTELLATIONSANALYSE – AKTEURE, STRATEGIEN UND DEREN UMSETZUNG

Ziel dieses Kapitels ist es, die Forschungsfrage nach der Einordnung der *MSRI* im gesamtstaatlichen Handeln der VR China, und nach den Reaktionen der anderen Akteure auf diese in der Zusammenschau ihrer geopolitischen Interessen (*ends*), deren Handlungsstränge (*ways*) und der eingesetzten Mittel (*means*) zu beantworten.

Dazu werden, unter besonderer Berücksichtigung der *MSRI*,

- a) die jeweiligen strategieformulierenden Rahmen, die vitalen Interessen (*ends*) der Akteure, sowie die auf sie wirkenden inneren und äußeren Einflüsse und
- b) deren im maritimen Kontext relevanten sicherheitspolitischen Grundsatzdokumente, maritimen Strategien und navale Konzepte (*ways*) sowie die zu deren Umsetzung notwendigen Mittel (*means*)

dargestellt und analysiert.

Zweck dieses Abschnittes ist es, in Zusammenschau mit den Erkenntnissen aus den theoretischen Grundlagen und den ausgewerteten Parameter der vorangegangenen Konstellationsanalyse, die strategischen Zugänge der Akteure zu analysieren um

- a) die Frage der möglichen Dualität der *MSRI* als ein Tool der *Power Projection* und/oder *Interconnectedness* sowie
- b) die Handlungsstränge und Ansätze zur Mitigierung ihrer geostrategischen Rahmenbedingungen, aber auch externer Einflussnahme/Abhängigkeit bzw. zur Erhöhung der eigenen Handlungsmöglichkeiten im Spannungsfeld von *Power Projection* bzw. *Interconnectedness* darzustellen und in der Zusammenschau mit den chinesischen Ambitionen, so auch der *MSRI* darzustellen und damit
- c) die grundlegende strategische Ausrichtung der Akteure und deren tendenzielles Verhalten in Richtung neorealistischen bzw. interdependenzorientierten Verhalten zu klären.

Der Strategiebegriff

Eingangs wird, mit der Absicht den Zugang zu erleichtern, der Strategiebegriff betrachtet. „Strategie ist dabei die koordinierte Anwendung und Ausnutzung aller Mittel und

*Möglichkeiten des Staates zur Erreichung seiner Ziele.*⁷⁵⁷ Strategie dient: „(...) dem Erhalt oder der Erreichung eines angestrebten Zustandes und kann nur im zielgerichteten Zusammenwirken aller verfügbaren Instrumente erfolgreich sein.“⁷⁵⁸ Um diese koordinierte und synchronisierte gesamtstaatliche Fokussierung überhaupt möglich zu machen, bedarf es ein durch den Akteur klar formuliertes Ziel, eine Vision, der die Strategie zu folgen hat. *„Eine Vision der Politik in Form einer langfristigen Zielvorgabe ist somit Ausgangspunkt für eine zielgerichtete Synchronisation aller Mittel des Staates.“*⁷⁵⁹ Dazu Ian Speller: *„The level of war at which a nation, often as a member of a group of nations, determines national or multinational strategic security objectives and guidance, then develops and uses national resources to achieve those objectives.“*⁷⁶⁰ Der neorealistische Ansatz, dass die Interessen des Akteurs die Triebfeder staatlichen Agierens sind, findet seine Bestätigung in einem Positionspapier zur Entwicklung der neuen deutschen Sicherheitsstrategie. Es heißt: *„Klar definierte nationale Interessen müssen im Vordergrund der Nationalen Sicherheitsstrategie stehen.“*⁷⁶¹ Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass eine Gesamtstrategie (*Grand Strategy*) die Übereinstimmung von vitalen Interessen und Zielen (*ends*), die ebenenspezifisch notwendigen, nachgeordneten (Teil-) Strategien und Konzepte (*ways*) und die, zur Umsetzung dieser, erforderlichen Mittel (*means*), beinhalten muss. Durch die stringente gesamtstaatliche Umsetzung einer Strategie – in Form des oft bemühten *Comprehensive Approach*, soll somit in letzter Konsequenz der Fortbestand des Akteurs garantiert werden.⁷⁶² Gerade darin ist ihre existenzielle Bedeutung zu verstehen.

5.1 Volksrepublik China

*„If the ruler himself is upright, all will go well even though he does not give orders. But if he himself is not upright, even though he will give orders, they will not be obeyed.“*⁷⁶³

⁷⁵⁷ IHMF/LVAk, Lehrskriptum Operative Führung, 2017, S. 10.

⁷⁵⁸ Wimmer, Jürgen, Militär als gesamtstaatliches Instrument zur Umsetzung strategischer Interessen, 2014, S. 7.

⁷⁵⁹ Ebd., S. 7.

⁷⁶⁰ Speller, Ian, Understanding Maritime Warfare, 2014, S. 37.

⁷⁶¹ 49 security – Impulse für die Nationale Sicherheitsstrategie, unter URL:

<https://fourninesecurity.de/2022/07/21/drei-impulse-fuer-die-nationale-sicherheitsstrategie> (21.02.2023)

⁷⁶² Vgl. Wimmer, Jürgen, Militär als gesamtstaatliches Instrument zur Umsetzung strategischer Interessen, 2014, S. 7.

⁷⁶³ Konfuzius, The Analects, 1999, S. 141.

5.1.1 Die chinesische Strategiebildung – ends

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Grundlagen der chinesischen Strategiebildung, der strategie-formulierende Rahmen, die hierarchische Einordnung der diversen Papiere und die strategischen Interessen deren Umsetzung sie dienen, aufbereitet und in den Kontext der chinesischen maritimen Ambitionen und damit auch der *MSRI* gesetzt. Beginnend bei den Grundlagen ist wesentlich festzuhalten, dass diese sowohl ausländische als auch chinesische Einflüsse aufweisen. Es lassen sich drei wesentliche Bereiche ansprechen:

- Erstens, der historisch traditionell-chinesische Kontext,
- zweitens, die kommunistischen Thesen und Überlegungen beginnend bei Mao sowie
- drittens, traditionelle und zeitgenössische ausländische Einflüsse.

Gemeinsam ist allen dreien, dass sie, in unterschiedlicher Intensität, auf die maritime Strategiebildung der VR China wirken.

Die Einflüsse von Konfuzius und Sun Tsu⁷⁶⁴ sind im historisch traditionellen Kontext am markantesten anzusprechen.⁷⁶⁵ Deren Einfluss ist bis in die Gegenwart wirksam und die prägen unverändert die grundlegende, militär-strategische Denkweise, deren Metaebene sie zugleich darstellen. Bezeichnend für das chinesische Strategieverständnis ist folgendes Zitat Sun Tsus. „Daher besteht die beste Kriegsführung darin, mittels Strategeme gegen die Kriegsplanung des Feindes vorzugehen, so dass sie versanden und der Feind ohne Waffengang gefügig gemacht wird.“⁷⁶⁶ Als zweiten Faktor sind die kommunistischen Thesen, vor allem die Aussagen und Werke von Mao Zedong, Deng Xiaoping⁷⁶⁷ und Liu Huaqing⁷⁶⁸ anzusprechen. Die während des chinesischen Bürgerkrieges entwickelten Überlegungen Maos prägten und prägen nachhaltig die chinesische Strategiebildung.⁷⁶⁹

⁷⁶⁴ Sun Tsu (* um 500 v. Chr. in Wu), chinesischer General, Militärstratege und Philosoph. Sein Buch „Die Kunst des Krieges“ gilt als frühestes Buch über Strategie und ist bis heute eines der bedeutendsten Werke zu diesem Thema. Vgl. Bertelsmann, Der Brockhaus, Band 12, 1997, S. 158.

⁷⁶⁵ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R., Red Star over the Pacific, 2010, S. 16.

⁷⁶⁶ Sun Tsu, The Kunst des Krieges, 2021, S. 16.

⁷⁶⁷ Deng Xiaoping (* 22. August 1904 in Xiexing; † 19. Februar 1997 in Peking) regierte China von 1979 bis zu seinem Tod ohne jemals ein offizielles Amt innegehabt zu haben.

Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Xiaoping_Deng (21.11.2020)

⁷⁶⁸ Liu Huaqing (* 1916; unbekannt, † 14. Januar 2011 in der Provinz Hubei), Oberkommandierender der Marine und chinesischer Admiral und Politiker. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Huaqing_Liu (27.01.2021)

⁷⁶⁹ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R., Red Star over the Pacific, 2010, S. 16.

Als dritten Bereich lassen sich ausländische Strömungen und strategische Ansätze identifizieren. Alfred T. Mahan und Sir Julian S. Corbett sind hier jene Theoretiker, deren Thesen sich in den maritim-strategischen Ansätzen der VR China am markantesten wiederfinden. Gerade unter dem Gesichtspunkt der seit Jahren festzustellenden, stetig anwachsenden navalen Stärke der *PLAN* ist es interessant zu beobachten, dass eine mehr den Überlegungen Alfred T. Mahans zugewandte Logik im chinesischen maritimen Denken Einzug hält. Als Folge davon ist, unter anderem, eine zunehmende Orientierung in Richtung *Blue Water Navy* und damit verbunden, eine merklich offensivere Konzeption der *PLAN* feststellbar.⁷⁷⁰

Mahan und Corbett werden dabei von den chinesischen Planern und Strategen geradezu akribisch analysiert ohne dabei deren Ansichten und Thesen unreflektiert oder gar blindlings zu übernehmen. Die Entwicklung und das Beschreiten eines eigenständigen, den unverwechselbaren nationalen Charakter Chinas Rechnung tragenden, Weges ist hierbei ein unverrückbares Paradigma. Die Staatsführung möchte dieses auch in seiner, im Aufbau begriffenen, Seemacht manifestiert sehen. Ein „*Command of the sea with chinese characteristics*“⁷⁷¹ ist jene Richtschnur des Denkens, welche der maritimen Strategie ihre grundsätzliche Auslegung vorgibt.⁷⁷² Auf diesen Grundlagen basierend stellt sich der strategieformulierenden Rahmen der Volkrepublik daher wie folgt dar:

Erstens, Chinas politisches System als dessen Ausgangspunkt.

Zweitens, die grundlegenden Werte und strategischen Ziele des Landes, welche sich in diversen hochrangigen Strategiepapieren leitliniengengebend wiederfinden.

Wesentlich dabei ist zunächst die Feststellung, dass das politische System der VR China ein autoritäres Einparteiensystem darstellt.⁷⁷³ Dieser Umstand ermöglicht der Staatsführung, dem Ständigen Ausschuss des Politbüros der KPCh und dem Staatspräsidenten, Xi Jinping, unmittelbaren, kontinuierlichen und nachhaltigen Einfluss auf die Ausgestaltung der Außen- und Sicherheitspolitik und damit auch auf die *PLAN*, zu nehmen.⁷⁷⁴ Ein wesentlicher Unterschied gegenüber pluralistisch, demokratischen

⁷⁷⁰ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 17.

⁷⁷¹ Vgl. ebd. S. 17.

⁷⁷² Vgl. ebd. S. 16.

⁷⁷³ Vgl. Kapitel 2, Abschnitt 3.1.6, S. 51.

⁷⁷⁴ Die PLA ist per Gesetz direkt der KPCh unterstellt. Folglich ist sie nicht der Verfassung, oder dem Nationalen Volkskongress, sondern der Partei gegenüber zur Loyalität verpflichtet.

Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281565545973456.htm (26.05.2022)

Gesellschaftsformen ist, erstens dass der politische Wettbewerb nur innerhalb der KPCh abläuft, zweitens eine mögliche demokratische Abwahl nicht möglich ist und folglich drittens damit das Denken in Legislaturperioden entfällt. Die chinesische Staatsführung hat folglich die Option, eine stringente Strategie mit langfristiger Auslegung zur Umsetzung weit in der Zukunft liegender Ziele auszuformulieren und deren Umsetzung zu überwachen.⁷⁷⁵ Im Kontext dieser Arbeit ist dies deshalb wesentlich, weil gerade im Bereich der maritimen Strategieansätze lange Entwicklungs- und Umsetzungszeiten unumgänglich sind. Davon ist, wenig verwunderlich, auch die Implementierung der *MSRI* betroffen. Diese lange Reaktionszeit ist nicht nur in China, sondern auch in anderen Staaten gegeben und erklärt unter anderem den langen Planungshorizont der russischen Nationalen Sicherheitsstrategie 2020.⁷⁷⁶ Die angesprochenen Ziele finden sich in einer Reihe hochrangiger Strategiepapiere, sogenannten Weißbüchern der VR China wieder. Im Kontext der maritimen Strategie und der *MSRI* sind folgende davon relevant:

1. *China's Peaceful Development*⁷⁷⁷ vom 6. September 2011,
2. *China's Military Strategy*⁷⁷⁸ vom 27. Mai 2015 und
3. *China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation*⁷⁷⁹ vom 11. Jänner 2017.

Dadurch, dass sie vom Informationsbüro des Staatsrats publiziert wurden, stehen sie an der Spitze der Hierarchie der Strategiepapiere. Sie weisen einen ähnlichen Aufbau auf und die leitliniengebenden Prinzipien der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik werden nahezu gleichlautend wiedergegeben.

Diese stellen sich wie folgt dar:

1. Die chinesischen strategischen Interessen und Ziele werden direkt angesprochen, wobei hierbei die Realisierung des „*Chinese Dream of great national rejuvenation*“ die allen Strategien zugrundeliegende langfristige Vision darstellt.⁷⁸⁰

⁷⁷⁵ Vgl. <https://www.wsj.com/articles/mr-xis-superpowerplan1532013258?redirect=amp#click=https> (28.05.2022).

⁷⁷⁶ Vgl. Wolf, Christian, NSS2020 - Die Russische Sicherheitsstrategie, 2010, S. 38.

⁷⁷⁷ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2011/09/11/content_281865845572454.htm (26.05.2022).

⁷⁷⁸ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281565545973456.htm (26.05.2022).

⁷⁷⁹ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2017/01/11/content_281475539078636.htm (26.05.2022).

⁷⁸⁰ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_2818 (28.05.2022).

2. Deng Xiaopings vorgezeichneter Weg der „*friedlichen Entwicklung*“⁷⁸¹ und die damit unveränderte gültigen „*Fünf Prinzipien der friedlichen Koexistenz*“⁷⁸². Sie wollen China, unter Bezugnahme auf das historische „*Reich der Mitte*“ als globalen Akteur erneut im Brennpunkt der internationalen Politik und Wirtschaft zentrieren.⁷⁸³

Von diesen Zielen lassen sich die vitalen Interessen der Volksrepublik und damit die Schwerpunkte ihrer außen- und sicherheitspolitischen Orientierung wie folgt ableiten:

1. Die Absicherung des Prozesses der inneren Entwicklung und damit der Erhalt der territorialen Integrität und Souveränität der VR China.
2. Das aktive Mitwirken bei der Schaffung bzw. Absicherung eines stabilen, regionalen Umfeldes.
3. Die Sicherung der, vor allem maritimen, Rohstoff- und Handelswege sowie
4. intakte, wertschätzende Beziehungen zu wichtigen Partnern, wie den USA, der RF, der EU sowie Chinas unmittelbaren Nachbarn. Hierbei hat die Lösung der Taiwanfrage absolute Priorität.⁷⁸⁴

Deng Xiaopings „*Fünf Prinzipien der friedlichen Koexistenz*“⁷⁸⁵ bilden hierbei, wenngleich unter Xi Jinping deutlich offensiver akzentuiert, die Basis des chinesischen Handelns.

Im Kontext ihrer vitalen Interessen, stellt die *BRI*, zehn Jahre nach ihrer Verkündung, die unverändert wichtigste außen-, sicherheits- und wirtschaftspolitische Initiative der VR China dar. Der besondere Stellenwert der *MSRI*, neben der Umsetzung der genannten wirtschaftspolitischen Interessen, erklärt sich daraus, dass sie für die Absicherung der essenziellen, aber fragilen Seeverbindungen der Volksrepublik eine entscheidende Rolle spielt. Gerade durch ihre mögliche Dualität, also die mögliche Nutzung ihrer Vielzahl von maritimen Infrastrukturprojekten, als künftige Militärbasen der *PLAN* erhält sie einen geostrategischen Stellenwert. Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass die

⁷⁸¹ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2011/09/11/content_281865845572454.htm (30 05 2022).

⁷⁸² <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20299/v299.pdf>, (30 05 2022).

⁷⁸³ Vgl. Lacher Norbert, Die neue Seidenstrasse, Dissertation, Universität Wien, 2015, S. 131.

⁷⁸⁴ Ein historisches Ereignis stellte 2015 das Ma-Xi Treffen dar, bei welchem sich die Präsidenten der Republik China, Ma Ying-jeou, und der Volksrepublik China, Xi Jinping, trafen.

⁷⁸⁵ Diese lauten: Die gegenseitige Achtung der territorialen Integrität und Souveränität, gegenseitiger Nichtangriff, gegenseitige Nichteinmischung in die inneren Angelegenheiten, Gleichberechtigung und wechselseitiger Nutzen und friedliche Koexistenz.

VR China der Wahrung ihrer jahrtausendealten Tradition sowie den Überlegungen der kommunistischen Gründerväter Rechnung tragend, einen eigenständigen Weg der Strategiebildung und -umsetzung beschreitet. Die autoritäre Staatsform erlaubt es der Führung der KPCh, Kräfte und Institutionen des Landes auf die Realisierung der langfristigen Vision, den „*Chinese Dream of great national rejuvenation*“, zu fokussieren. Für das Entwickeln einer kohärenten Militärstrategie, auch und gerade im navalen Sektor unter Einbindung der *MSRI*, ist dies essenziell.

5.1.2 Die chinesische Sicherheitsstrategie – ways

Die chinesische Militärstrategie

Eine Reihe von Strategiepapieren bestimmt die militärstrategische Ausrichtung der VR China. Die chinesische Militärstrategie steht hierbei an der Spitze der Hierarchie. Als das leitliniengebende Grundsatzdokument bildet sie den, zumindest mittelfristig gültigen, Bezugspunkt aller nachgeordneten Dokumente der Teilstreitkräfte. Sie manifestiert für die periodisch erscheinenden Weißbücher deren grundsätzliche Ausrichtung.⁷⁸⁶ Die bis zum Ende des Beobachtungszeitraumes gültige Militärstrategie wurde am 27. Mai 2015 publiziert. Sie hat einen leicht nachvollziehbaren, einfachen Aufbau und eine stringente Struktur. Das Dokument ist in ein Vorwort und sechs Abschnitte gegliedert. Es sind dies:

1. Die nationale Sicherheitssituation,
2. die Aufgaben und strategische Aufträge der chinesischen Streitkräfte,
3. die strategischen Richtlinien der Aktiven Verteidigung,
4. der Aufbau und die Entwicklung der chinesischen Streitkräfte,
5. deren Vorbereitungen für militärische Konflikte und
6. militärische und Sicherheitskooperationen.⁷⁸⁷

Im Vorwort wird auf das Ziel aller Bemühungen verwiesen, die Verwirklichung des Chinesischen Traumes.⁷⁸⁸ Dies stellt eine Gemeinsamkeit mit anderen Papieren dar. Im Anschluss erfolgt eine Darstellung globaler Trends, wobei hervorgehoben wird, dass sich die Welt in Richtung Multipolarität entwickelt. Interessant ist, dass diese Fortschreibung

⁷⁸⁶ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2014/09/09/content_281474986284525.htm (01 06 2022).

⁷⁸⁷ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_35661433.htm, S.1 (01 06 2022).

⁷⁸⁸ Vgl. ebd. S.1 (30 06 2022).

eines Konzepts des ehemaligen russischen Außenministers Jewgeni Primakow⁷⁸⁹ sich auch in der russischen NSS (Nationalen Sicherheitsstrategie) 2020 wiederfindet.⁷⁹⁰ Damit wird die strikte Ablehnung jeglichen Hegemonialanspruches durch eine singuläre Macht festgeschrieben.⁷⁹¹ Auch wenn die USA nicht direkt angesprochen werden, so kann dies als eine klare Absage an unipolare, US – dominierte Weltordnung interpretiert werden. Die MSRI muss daher, neben ihrer Beitragsleistung zur Erreichung der strategischen Ziele der VR China auch als ein Mittel zum Durchbrechen der US – amerikanischen Dominanz betrachtet werden. Gleichzeitig wird die defensive Auslegung der Militärstrategie und der Streitkräfte betont. Bewußt greift die Militärstrategie hier auf Mao zurück, wenn es heißt: „*We will not attack unless we are attacked, but we will surely counterattack if attacked*“⁷⁹²

5.1.3 Der navale Ansatz Chinas – *means - Power Projection*

In der maritimen Komponente der Strategie wird der Schutz der höchst fragilen Seeverbindungen konkret angesprochen: “(...) its (Chinas, Anm. des Verfassers) *national security is more vulnerable ... and the security of overseas interests concerning energy and ressources, strategic sea lines of communication (SLOC)(...) become an immanent issue.*”⁷⁹³“ Aus der Notwendigkeit, “(...) *to effectivly secure China´s oversea interests.*”⁷⁹⁴, leitet sich eine wesentliche Aufgabe der PLAN ab: “*To safeguard the security of China`s overseas interests.*”⁷⁹⁵

Basierend auf den Vorgaben der Staatsführung wurde in der jüngsten Vergangenheit immer offensichtlicher, dass sich China der See hinwendet. Die Militärstrategie spricht diesen Paradigmenwandel auch dezidiert an, wenn es heißt: „*The traditional mentality that land outweigh sea must be abonded,(...)*“⁷⁹⁶ Und weiter: „*It is necessary for China to develop a modern maritime military force structure (...) so as to provide strategic support for*

⁷⁸⁹ Jewgeni Maximowitsch Primakow (* 29. Oktober 1929 in Kiew, Ukrainische SSR; † 26. Juni 2015 in Moskau), russischer Politiker und unter anderem Außenminister und Ministerpräsident Russlands. Unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Jewgeni_Maximowitsch_Primakow (29 01 2023).

⁷⁹⁰ Vgl. Wolf Christian, NSS2020 - Die Russische Sicherheitsstrategie, 2010, S. 34.

⁷⁹¹ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S. 2 (06 06 2022).

⁷⁹² Ebd. S. 4. (08 06 2022).

⁷⁹³ Ebd. S. 2. (08 06 2022).

⁷⁹⁴ Ebd. S. 3. (08 06 2022).

⁷⁹⁵ Ebd. S. 5. (08 06 2022).

⁷⁹⁶ Ebd. S. 4. (08 06 2022).

building itself into a maritime power.”⁷⁹⁷ Admiral Wu, der langjährige Kommandant der PLAN, spricht gar von einer „*Oceanic Nation*“.⁷⁹⁸ Dies wird auch in der Militärstrategie entsprechend dokumentiert: „ (...) *the PLAN will gradually shift its focus from offshore waters defense, to the combination of offshore waters defense with open seas protection* (...)“⁷⁹⁹ Die Gründe für diese neuerliche Hinwendung zur See können wie folgt angesprochen werden:

Erstens gelang es der VR China in den letzten Jahren Grenzkonflikte mit ihren Nachbarn erfolgreich zu kalmieren bzw. einer friedlichen Lösung zuzuführen.⁸⁰⁰ Der chinesischen Staatsführung war es folglich möglich, mit dem damit verbundenen Wegfall der terrestrischen Bedrohung, budgetäre Mittel von den Land- zu anderen Teilstreitkräften umzuschichten.⁸⁰¹ Im besonderen Ausmaß profitierte davon die PLAN.⁸⁰² Zweitens ist das klaglose Funktionieren des Warenaustauschs der exportorientierten chinesischen Wirtschaft, auch im Krisenfall, durch sichere Seeverbindungen zu garantieren. Drittens ist der friktionsfreie Zustrom dringend benötigter Rohstoffe, wie Kohle und Erdöl, für die expandierende chinesische Wirtschaft eine Überlebensfrage. Die beiden letztgenannten Gründe sind ein immanenter Imperativ chinesischer Sicherheitspolitik. Durch die, im Kapitel drei dargelegten geographischen Rahmenbedingungen, erfolgt dieser zum Gutteil über die See. Dazu heisst es wörtlich: „*The seas and oceans bear on the enduring peace, lasting stability and sustainable development of China.*“⁸⁰³ Aus diesen Punkten abgeleitet ergibt sich die Notwendigkeit für die PLAN, von einer bloßen Küstenverteidigung abzugehen und eine *Blue Water* Strategie zu entwickeln.⁸⁰⁴ Damit einhergehend ist der

⁷⁹⁷ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27_content_281_content_35661433.htm, S. 4. (09 06 2022).

⁷⁹⁸ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 18.

⁷⁹⁹ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27_content_281_content_35661433.htm, S. 6. (10 02 2022).

⁸⁰⁰ Die Beziehungen zur RF wurden, im beiderseitigen Interesse, auf eine neue Basis gestellt. Beide Länder teilen, in Opposition zu den aus ihrer Sicht eindeutigen Hegemoniebestrebungen der USA, das Konzept der multipolaren Welt, das der ehemalige russische Außenminister Jewgeni Primakow postulierte. Vgl. Wolf Christian, *NSS2020 - Die Russische Sicherheitsstrategie*, 2010, S. 35.

⁸⁰¹ Von 1994 bis 2014 wuchsen die Verteidigungsausgaben um das Fünfzehnfache. Für das Jahr 2017 schätzte das SIPRI die Ausgaben für das Militär der Volksrepublik China 1544 Milliarden Yuan oder 228 Milliarden US-Dollar bzw. 1,9 % des Bruttoinlandsproduktes. Vgl. <http://www.SIPRI.com> (02 02 2022).

⁸⁰² Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 19.

⁸⁰³ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27_content_281content_35661433.htm, S. 6. (01 06 2022).

⁸⁰⁴ Vgl. https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf, S.5. (23 02 2023).

Imperativ, die dazugehörigen Fähigkeiten und Einsatzplattformen aufzubauen.⁸⁰⁵ Die Militärstrategie stellt daher unmissverständlich fest, was von der *PLAN* erwartet wird. „*The PLAN will enhance its capabilities for strategic deterrence and counterattack, maritime maneuvers, joint operations at sea, comprehensive defense and comprehensive support.*“⁸⁰⁶ In diesem Zusammenhang spricht der chinesische Generalmajor Jiang Shiliang von einer chinesischen Kontrolle der „*strategic passages*“⁸⁰⁷. Damit spricht Shiliang unmissverständlich auf die Verletzlichkeiten und Abhängigkeiten der VR China aufgrund ihrer vulnerablen Seeverbindungen, Stichwort Hu Jintao's „*Malakka Dilemma*“ an. In diesem Zusammenhang wird die enorme Bedeutung der *MSRI* im Rahmen der *BRI* klar offenkundig. Erst durch das Erreichen der unabdingbaren Übereinstimmung von *ends*, *ways* und *means*, ist die Hinwendung zur See und damit die Absicherung der wirtschaftlichen Prosperität sowie der Ausbau und die Projektion der politischen Macht der VR China (*ends*) auch militärstrategisch umsetzbar.⁸⁰⁸ Unter diesem Blickwinkel sind der Wechsel der maritimen Strategie (*ways*), der Aufbau einer starken Flotte und das Vorantreiben des Ausbaues von Stützpunkten und Häfen (*means*) auch und gerade im Rahmen der *MSRI* zu werten. Damit wird die Frage nach der möglichen Dualität der *MSRI* durch die Imperative der geostrategischen Lage der VR China hinterlegt und in der Militärstrategie niedergeschrieben.⁸⁰⁹ Somit sieht sich die *PLAN* im Wesentlichen mit vier Herausforderungen beim Entwickeln einer kohärenten maritimen Strategie für den indopazifischen Raum konfrontiert:

Erstens, der im dritten Kapitel dieser Arbeit im Detail dargelegten und als geostrategisch ungünstig zu bewertenden geographischen Rahmenbedingungen wie vorgelagerte Inseln und Inselketten. Diese schränken im Krisenfall, in Verbindung mit den dort existierenden Stützpunkten potenzieller Gegner, den Zugang zu den Weltmeeren stark ein.⁸¹⁰ In der Militärstrategie wird dies auch dezidiert angesprochen, wenn es heißt: „*(...) barricade thrown up by an American intent on containing Chinese sea.*“⁸¹¹ Zweitens, besteht aktuell

⁸⁰⁵ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 19.

⁸⁰⁶ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27_content_281content_35661433.htm, S. 6. (02 06 2022).

⁸⁰⁷ Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 19.

⁸⁰⁸ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 18.

⁸⁰⁹ Vgl. ebd. S. 17.

⁸¹⁰ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 20.

⁸¹¹ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27_content_281_content_35661433.htm, S. 2. (17 06 2022).

eine noch immer aufrechte quantitative, qualitative und logistische Unterlegenheit der *PLAN* gegenüber ihrem potenziellen Gegner, allen voran der *USN*. Diese wird durch die geographische Verortung starker US-amerikanischer maritimer Alliierten wie Japan, Südkorea und Australien noch verstärkt. Damit ist es drittens, vor dem Hintergrund tendenziell, steigender Spannungsfelder mit den angesprochenen Akteuren die priorisierte Aufgabe der *PLAN*, möglichst schnell die Sicherheit der fragilen Seeverbindungen durch die indopazifische Region im Krisenfall abzusichern. Hierzu wird ausgeführt: „*China’s territorial sovereignty and maritime rights and interests, some of its offshore neighbours take provocative actions and reinforce their military presence on China’s reefs and islands that they have illegally occupied.*“⁸¹² Zu allen genannten Herausforderungen kommt viertens erschwerend hinzu, dass jegliche Präsenz der *PLAN* im Indischen Ozean vom Akteur Indien mit Argwohn beobachtet und grundsätzlich den indischen Interessen abträglich beurteilt wird.⁸¹³

In Beantwortung der Frage nach den chinesischen *ways* stellt sich die maritime Strategie der VR China daher wie folgt dar: Erstens sind, unter dem Imperativ der geostrategischen Ausgangssituation, Chinas, maritime Überlegungen im indopazifischen Raum darauf ausgerichtet, die geographischen, politischen und militärischen Einschränkungen durch das Entwickeln von entsprechenden Handlungsoptionen zu neutralisieren. Sollte dies nicht zur Gänze möglich sein, sind diese zweitens, auf ein Minimum zu reduzieren. Daraus leiten sich die militärstrategischen Zielsetzungen für den Indopazifik wie folgt ab:

1. Zeitgewinn durch bewusste Zurückhaltung gegenüber potenziellen Konkurrenten, mit dem Ziel, die Projektionsfähigkeit der *PLAN* zwischenzeitlich auf ein konkurrenzfähiges Niveau zu steigern.⁸¹⁴
2. Beschleunigter Ausbau des seegestützten Teiles der nuklearen Triade als ultimative Manifestierung des erworbenen Weltmachtstatus.
3. Litorale Fähigkeitsentwicklung und infrastrukturelle Umsetzung im Rahmen der *MSRI*.⁸¹⁵

⁸¹² http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S. 2. (17 06 2022).S. 2. (17 06 2022).

⁸¹³ David Brewster, *India and China at Sea*, 2018, S. 42.

⁸¹⁴ Nikolaus Scholik *Power Projection vs A2/AD*, *ÖMZ* 4/2014, S. 408.

⁸¹⁵ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S. 3, S. 1. (17 06 2022).

4. Generierung eines *Knowhow* Gewinnes durch Einbindung der *PLAN* in internationale Einsätze.⁸¹⁶
5. Unterlaufen der Stärke potenzieller Konkurrenten allen voran der *USN* und ihrer Flugzeugträgerkampfgruppen, durch den Ausbau von Stützpunkten im SCM und im Indischen Ozean, auch im Rahmen der *MSRI*.⁸¹⁷
6. Absicherung der fragilen Seeverbindungen durch eine Reihe von dual nutzbaren Basen – *String of Pearls*, im Rahmen der *MSRI*.
7. Erreichen einer Position der regionalen maritimen Stärke, bis hin zur zweiten Inselkette.⁸¹⁸

All die genannten Punkte der maritimen Strategie sind aber auch vor dem Hintergrund des proklamierten obersten strategischen Zieles der chinesischen Führung, der Wiedervereinigung mit Taiwan, zu reflektieren. Damit tritt der Führungsanspruch Chinas im indopazifischen Raum einhergehend mit dem kontinuierlichen ökonomischen und militärischen Machtzugewinn immer deutlicher zutage. Der vielfach vermutete, machtpolitische „Gezeitenwechsel“ mit China als zentralen Akteur, wird dezidiert angesprochen.⁸¹⁹ Es heißt: „*Profound changes are taking place in the international situation, as manifested in the historic changes, in the balance of power, global governance structure, Asia Pacific geostrategic landscape,...*“⁸²⁰ Abgeleitet aus diesem Selbstverständnis und den Punkten der maritimen Strategie der *PLAN* ist es daher kausal nachvollziehbar, warum zunächst das Südchinesische Meer, Chinas Karibik⁸²¹ und die nördliche *IOR* für China eine solche Bedeutung hat.⁸²² Erstens, bietet das Aufschütten von Land, wie beispielsweise auf den Spratley Inseln⁸²³, die Möglichkeit, relativ kurzfristig und kostengünstig Stützpunkte zu generieren um militärisch präsent zu sein und die eigenen Interessen im Raum somit nachhaltig vertreten zu können. Vordringlich ist hierbei das Absichern der für China überlebenswichtigen Zugänge zur Straße von Malakka und, darüber hinaus, in den Indischen Ozean, von Bedeutung. Zweitens ist aber auch die Absicherung der dort vermuteten großen Rohstoffvorkommen und das gleichzeitige

⁸¹⁶ Nikolaus Scholik Power Projection vs A2/AD, ÖMZ 4/2014, S. 408.

⁸¹⁷ David Brewster, *India and China at Sea*, 2018, S. 72.

⁸¹⁸ Nikolaus Scholik Power Projection vs A2/AD, ÖMZ 4/2014, S. 408.

⁸¹⁹ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.5.

⁸²⁰ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S. 3. (17 06 2022).

⁸²¹ Vgl. Kaplan, Robert D., *Asia's Cauldron*, 2014, S. 48ff.

⁸²² Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.5.

⁸²³ Vgl. David Brewster, *India and China at Sea*, 2018, S. 57.

Verwehren des Zugriffes Dritter auf diese im chinesischen Interesse.⁸²⁴ Auf strategischer Ebene sind die künstlichen Inselstützpunkte im SCM die Grundlage für den erfolgversprechenden Einsatz der chinesischen strategischen U-Boote (*SSBN*). Der Einsatz des im Aufbau befindlichen maritimen Teils der nuklearen Triade⁸²⁵ ist nur im Südchinesischen Meer erfolgversprechend. Seine ausreichend großen und tiefen Becken, bieten den chinesischen *SSBN* die Möglichkeit eines raschen Abtauchens und damit einen Schutz vor frühzeitigem Entdecken und in Folge Vernichten.⁸²⁶ Daraus erklärt sich der besonders intensive Ausbau der Basis Sanya auf der Insel Hainan einerseits als Hauptstützpunkt für die Südflotte (Abb. 82, Box 1.1, 1.2 und 1.3) andererseits als den strategischen Stützpunkt der seegestützten Triade, der *SSBN* der *PLAN* (Abb. 82, Box 1.4 und 1.5).

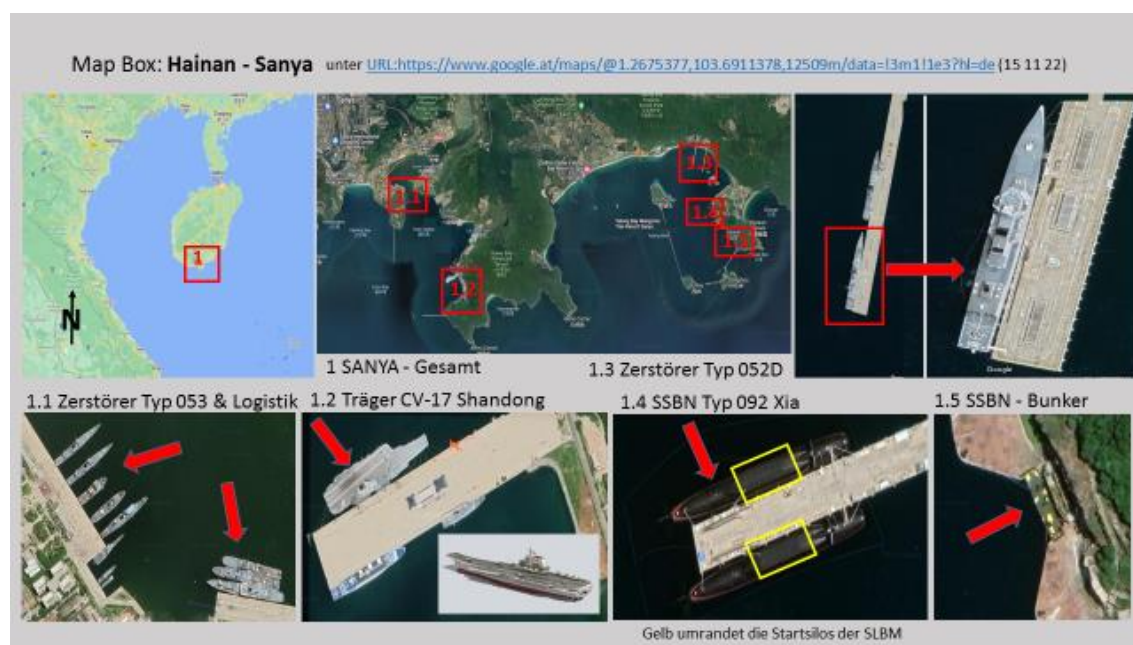


Abb.82: Map-Box Marinestützpunkt Sanya auf Hainan⁸²⁷

⁸²⁴ Vgl. <https://thediplomat.com/2018/08/us-b-52h-bombers-and-p-8a-sub-hunting-aircraft-train-over-east-china-sea/> (18 06 2022).

⁸²⁵ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S.4. (17 06 2022).

⁸²⁶ Vgl. Brandl, Alexander, Interview, Anhang, Beilage III, S. 14.

⁸²⁷ Abb. 82: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12509m/data=!3m1!1e3?hl=de> (15 11 2022).

Die geschaffenen künstlichen Inseln im SCM sichern die Patrouillenreviere dieser *SSBN* Flotte operativ ab.⁸²⁸ Aktiv mit Schiffen und Flugzeugen sowie passiv mit elektronischen Ortungsmitteln. Drittens ist abzuleiten, dass die künstlich gewonnenen Stützpunkte kurzfristig jenes Substitut darstellen, das es der *PLAN* bis zum Aufwuchs ihrer Trägerkampfgruppen ermöglicht, ihre navalen Einsatzverbände durch entsprechenden Luftschutz abzusichern. Mittelfristig dienen sie, ebenso wie die möglichen Stützpunkte im Indischen Ozean, wie Hambantotta⁸²⁹ auf Sri Lanka, Gwadar in Pakistan oder jener offen militärisch genutzte in Dschibuti dazu, den künftigen chinesischen Trägerkampfgruppen den notwendigen logistischen Rückhalt zu geben. Gerade bei Hambantotta⁸³⁰ ist jedoch die, teilweise vor allem in fachspezifischen Kreisen vertretene Meinung, dass es sich hier um einen künftigen Stützpunkt der *PLAN* handeln kann, zu relativieren. Zunächst konnte bis Ende 2021 keine Evidenz nachgewiesen werden, dass der Hafen infrastrukturelle Einrichtungen zur Aufnahme von Einheiten der *PLAN* aufweist. Daneben ist dessen prinzipielle Anlage, Auslegung und Größe, vor allem aber die fehlende Möglichkeit Kriegsschiffe separiert und gesichert von den Container- und Ölpiers der zivilen Handelsschiffahrt aufzunehmen, eindeutig ersichtlich. (Abb.83). Die Aufnahme (Abb. 83 rotes Rechteck, Nummer 3) lassen vielmehr darauf schließen, dass dieser eher für die Durchführung von kurzfristigen Versorgungsmaßnahmen im Bereich des vorgelegten Yachthafenprojektes geeignet erscheint. Hier besteht allerdings, wie zu erkennen ist, eine starke Einschränkung bei der Anzahl und Größe der aufzunehmenden Schiffe, nämlich maximal bis Zerstörer der Klasse 052C. Ein Anlegen an der Außenmole hat den wesentlichen Nachteil, dass die Schiffe jeglichen Witterungseinflüssen ungeschützt ausgesetzt sind. Ist dies in Friedenszeiten gerade noch zu tolerieren, so bedeutet der fehlende Schutz in Krisenfällen ein absolutes *NoGo*. Diese Einschränkungen werden bei einem direkten Vergleich zwischen der Abbildung 82 und 98, den Marinestützpunkten Sanya und Changi (Singapur) sowie jener von Hambantotta, Abbildung 83 offenkundig. Dies bedeutete jedoch nicht, dass der Hafen künftig nicht von Schiffen der chinesischen Marine angelaufen werden kann. Gerade die Verfügbarkeit von dauerhaft nutzbaren, geschützten, nachhaltigen Wartungs-, Instandsetzungs- und Versorgungsmöglichkeiten

⁸²⁸ Vgl. Brandl, Alexander, Interview, Anhang, Beilage III, S. 13.

⁸²⁹ Vgl. David Brewster, *India and China at Sea*, 2018, S. 58.

⁸³⁰ Vgl. https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf, S. 7. (02 04 2023).

sind jedoch zur permanenten Auftragserfüllung der *PLAN*, den Schutz der Seeverbindungen und der Darstellung einer effizienten *Power Projection*, in den weit von China entfernten Operationsräumen des Indischen Ozeans unabdingbar. Zusammengefasst kann somit festgestellt werden, dass die dargelegten Gründe das immanente Interesse der VR China am Südchinesischen Meer und an der *IOR* erklären.



Abb. 83 Map Box - Infrastruktur Hafen Hambantotta⁸³¹

Der Ausbau von Stützpunkten ist, folgt man der geopolitischen Hypothese der *String of Pearls* Strategie, absolut sinnvoll und nachvollziehbar. Objektiverweise ist jedoch festzustellen, dass diese, der *MSRI* als geopolitische Narrativ zugrunde gelegte Strategie, eine, vor allem amerikanischen und indischen Planern entsprungene Hypothese ist.⁸³² „According to Mahan’s argument, the Chinese will build a blue-water navy and establish naval bases which will give them the opportunity to project power and protect China’s economic and national interests.“⁸³³ Wenngleich der Bezug auf Mahan absolut richtig und kausal nachvollziehbar ist, so ist die *String of Pearls* Theorie nicht evidenzbasierend ausreichend, um die *MSRI* als geopolitisches Narrativ zu hinterlegen. Unabhängig davon

⁸³¹ Abb. 83: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12509m/data=!3m1!1e3?hl=de> (18 11 2022).

⁸³² Vgl. https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf (02 04 2023).

⁸³³ Ebd. S. 12. (02 04 2023).

ist die enorme Bedeutung der *MSRI* für die künftige Umsetzung der navalen Ambitionen der VR China erklärbar. Sie bildet die ökonomische Vorhut der möglicherweise nachfolgenden *PLAN*.⁸³⁴

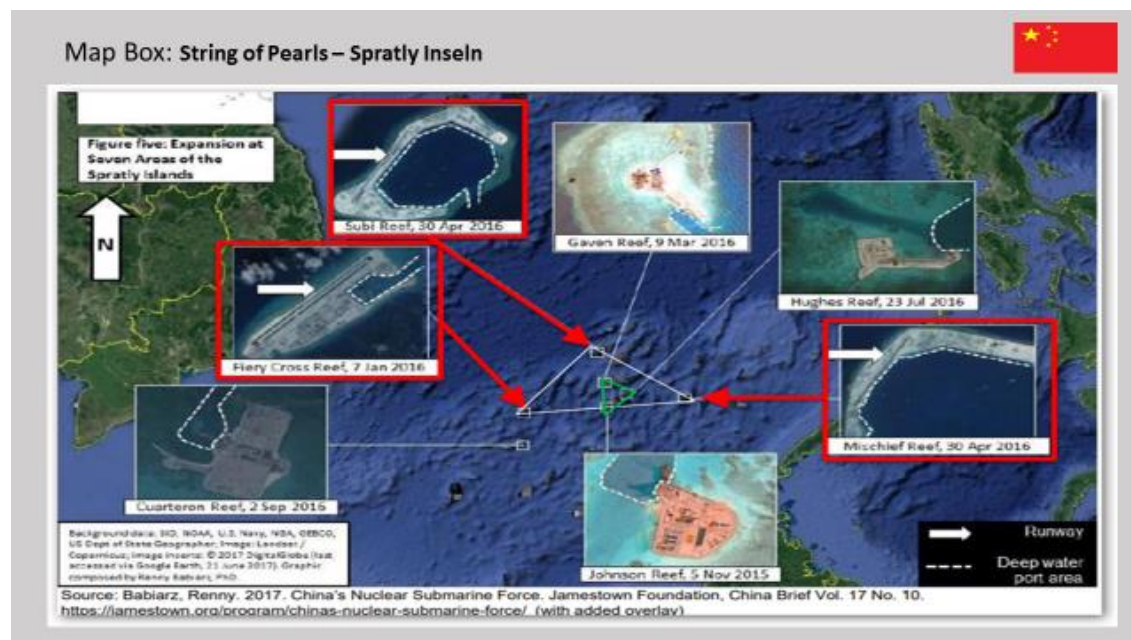


Abb. 84: Map Box – String of Pearls – Spratly Inseln⁸³⁵

Konzeptionelle Ableitungen

Die Zielsetzung der *PLAN* ist es, innerhalb der ersten Inselkette⁸³⁶ uneingeschränkt operieren zu können. Festgelegt wurde dies in dem als nationale *Offshore Defence Doctrin*, oder auch *Offshore Active Defence* bezeichneten Dokument.⁸³⁷ Zur Umsetzung dieser Doktrin auf operativer Ebene setzt die *PLAN* hierzu das Konzept des *Anti Access/Area Denial (A2/AD)* um.⁸³⁸ Unter dem ersten Begriff, *Anti Access (A2)* ist zu verstehen, dass man land- wie seegestützte Aktionen und/oder Fähigkeiten über große Distanzen einsetzt, um gegnerischen Marinekräften den Zugang zu einem bestimmten Operationsraum zu

⁸³⁴ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.6.

⁸³⁵ Abb. 84: Layout: Autor, Quelle:: Baberz, Renny 2017, China's Nuclear Submarine Force, Jamestown Foundation, China's brief Vol.17, no.10, Kartenmaterial:
<https://www.google.at/maps/@1.2675377,103.6911378,12509m/data=!3m1!1e3?hl=de> (19.11.2022).

⁸³⁶ Die erste Inselkette verläuft entlang der Ryukyu Inseln, dann ostwärts von Taiwan, westlich der Philippinen und entlang der sogenannten *Nine Dash line* halbkreisförmig im Südchinesischen Meer bis Vietnam. Vgl. Hofbauer Bruno, Umkämpfte Gewässer, ÖMZ, 1/2018, S. 36.

⁸³⁷ Vgl. Hofbauer Bruno, Umkämpfte Gewässer, ÖMZ, 1/2018, S. 36.

⁸³⁸ Vgl. Wolf Christian, Gezeitenwechsel, Masterthesis, Interview Thomas Novohradsky LVAK, Anhang, Beilage 2, S. 9.

verwehren. Der zweite Begriff, *Area Denial (AD)*, fasst hingegen Fähigkeiten und Aktionen zusammen, die, eingesetzt über eine eher geringere Distanz, den Gegner zwar den Zugang erlauben, aber dann seinen Handlungsspielraum im Operationsraum massiv einschränken.⁸³⁹ Das A2/AD Konzept sieht das synchronisierte Zusammenwirken aller Teilstreitkräfte vor und ist als ein integrierter Teil der Verteidigung Chinas zu verstehen. Die Umsetzung dieses Konzeptes verlangt daher nicht nach einer *Blue Water Navy*⁸⁴⁰ im Maßstab der *USN*, sondern eines akkuraten, und im Sinne von Corbetts *Jointness*, teilstreitkräfteübergreifenden, synchronisierten Einsatzes aller Wirkmittel der *People Liberation Army (PLA)*, der *People Liberation Army Air Force (PLAA)* und der *PLAN*.⁸⁴¹ Durch das Zusammenwirken dieser soll die bisherige wesentliche Schwäche der *PLAN* kompensiert werden: Das qualitative und quantitative Fehlen von verfügbaren navalen Wirkplattformen, insbesondere Flugzeugträgerkampfgruppen, sowie deren synchronisierter und mit ausreichend Erfahrung hinterlegter Einsatz auf hoher See.⁸⁴² Mit der Umsetzung von A2/AD sollen somit drei wesentliche Ziele erreicht werden: Erstens soll der operativen Stärke potenzieller Gegner ein relativ kurzfristig umsetzbares und mit glaubhaften Einsatzmitteln⁸⁴³ hinterlegtes Konzept entgegengestellt werden. Zweitens soll Zeit gewonnen werden, um der *PLAN* die Möglichkeit zum Kapazitätsaufbau zu verschaffen.⁸⁴⁴ Drittens soll damit die Interessendurchsetzung in den Randmeeren des Westpazifiks, also in relativer Nähe zur VR China, ermöglicht werden.⁸⁴⁵ Der letztgenannte Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund der noch immer ungelösten Taiwanfrage zu sehen, bei der, als *Ultima Ratio*, eine gewaltsame Lösung, nicht gänzlich auszuschließen ist.⁸⁴⁶

⁸³⁹ Vgl. Scholik Nikolaus, *Power Projection* vs. A2/AD, ÖMZ 4/2014, S. 409.

⁸⁴⁰ Unter einer *Navy Blue Water* wird eine Marine verstanden, die über alle Voraussetzungen (Einsatzmittel, Ausbildung und Einsatzerfahrung, Doktrin und logistische Abstützung) verfügt, um auf den Weltmeeren operieren zu können. Vgl. Scholik Nikolaus, *Power Projection* vs. A2/AD, ÖMZ 4/2014, S. 410.

⁸⁴¹ Vgl. Scholik Nikolaus, *Power Projection* vs. A2/AD, ÖMZ 4/2014, S. 409.

⁸⁴² Vgl. Sipols, Kristaps, Interview, Anhang, Beilage I, S.3.

⁸⁴³ Vgl. <https://thediplomat.com/2018/10/chinas-navy-deploys-new-h-6j-anti-ship-cruise-missile-carrying-bombers/> (01 11 2022).

⁸⁴⁴ Vgl. Speller Ian, Interview, Anhang, Beilage 1V, S. 20.

⁸⁴⁵ Vgl. https://amp.cnn.com/cnn/2018/10/22/politics/us-warships-taiwan-strait-china/index.html?twitter_impression=true (01 11 2022).

⁸⁴⁶ Vgl. Scholik Nikolaus, ÖMZ 4/2014, S. 410.



Abb. 85: Fact Box - Das A2/AD Konzept der PLAN⁸⁴⁷

Absicht der *PLAN* ist es, bis zur ersten Inselkette (500 Seemeilen⁸⁴⁸ vor der chinesischen Küste), Minen, Marschflugkörper vom Typ DF-15, Über- und Unterwasserschiffe einzusetzen.⁸⁴⁹ Bis zur zweiten Inselkette,⁸⁵⁰ 1.300 Seemeilen vor der chinesischen Küste, kommen DF-21 Flugkörper,⁸⁵¹ Shang U-Boote und Su-30MK Kampffjets zum Einsatz.

Um ihre angestrebte Rolle als *Blue Water Navy* wahrnehmen zu können, hält Chinas Marine zur Vorbereitung auf weiter entfernte Operationen regelmäßig Manöver im westlichen Pazifik ab und nimmt an UN-Missionen, wie der Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika teil. Der Vorteil dabei für die *PLAN* ist, dass sie Einsatzerfahrung, vor allem im Bereich der Logistik, in weit entfernten Einsatzräumen sammeln kann. Zusammen mit dem deutlich aggressiveren Auftreten⁸⁵² der *PLAN* veranschaulicht dies einen Strategiewechsel Chinas hin zu dem Ziel, auf offener See und weiter entfernt von den

⁸⁴⁷ Abb. 85: Bearbeitung: Autor, Quelle: Hofbauer Bruno, ÖMZ 4/2014, S. 407.

⁸⁴⁸ Eine Seemeile entspricht 1,852 km. 1300 Seemeilen entsprechen somit 2.407,6 km. Vgl.

https://www.smart-rechner.de/laengen_umr/ratgeber/umrechner_seemeile_kilometer.php (02.11.2022).

⁸⁴⁹ US-Verteidigungsexperten gehen davon aus, dass die *PLAN* derzeit für kurze Zeit Seegebiete in bis zu 400 Seemeilen Entfernung von der chinesischen Küste kontrollieren kann.

⁸⁵⁰ Die zweite Inselkette verläuft von Honshu über die Mariannen (Guam) Mikronesien und Palau vertikal Richtung Süden. Vgl. Hofbauer Bruno, Umkämpfte Gewässer, ÖMZ 1/2018, S. 38.

⁸⁵¹ DF-21 mobile landgestützte Anti-Schiffsflugkörper mit nuklearem oder konventionellem Gefechtskopf. Vgl., <http://de.wikipedia.org/wiki/CSS-5> (02.02.2022).

⁸⁵² Exemplarisch sei hier der Konflikt um die Senkaku/Diaoyu-Inseln Ende 2012/Anfang 2013 genannt.

eigenen Küsten als bislang militärische Fähigkeiten zu projizieren und damit die Basis zur navalen *Power Projection* im Rahmen der Interessenswahrnehmung Chinas zu legen.

Die navalen Kapazitäten der PLAN

Die *PLAN* verfügt über 215.000 Mann und ist in drei Flotten gegliedert. Die Nordflotte mit Hauptquartier in Qingdao, die Ostflotte in Ningbo und die Südflotte in Zhanjiang. In Summe umfassen diese drei Flotten folgende Wirkplattformen:

PLAN	Flugzeugträger	Kreuzer/Zerstörer	Fregatten/Korvetten	U-Boote
Nordflotte	1	4	24	18
Ostflotte	0	8	27	18
Südflotte	1	11	34	27
Σ PLAN	2(+1)	23	85	63

Abb. 86: Navale Wirkplattformen der *PLAN* – auszugsweise⁸⁵³

Quantitativ hat sich der Anteil an modernen, qualitativ hochwertigen Einheiten in den letzten Jahren deutlich erhöht. Dies gilt sowohl für deren Fähigkeitsbereich, deren Design (*Stealth* Eigenschaften), die Anzahl und Qualität der Waffensysteme, als auch, im besonderen Maße, für deren elektronische Kapazitäten. Exemplarisch hierfür ist das Anwachsen der Offensiv- und Defensivfähigkeiten der großen Überwassereinheiten. Verfügten im Jahr 2003 nur 14 Prozent der Zerstörer und 24 Prozent der Fregatten über solche Fähigkeiten, so verbesserten sich diese bis 2015 auf 65 Prozent bzw. 69 Prozent.⁸⁵⁴ Gerade unter dem Eindruck dieses rasanten Aufholprozesses sind dennoch noch gravierende Schwächen feststellbar. Dies betrifft vor allem den Bereich der Flugzeugträger, von denen derzeit zwei einsatzbereit sind. Seit 15. November 2016 ist dies die CV-16 Liaoning⁸⁵⁵, seit 2019 die CV-17 Shandong (Abb. 77, Box 1.2) Die CV-18 Fujian befindetet sich in Ausrüstung.⁸⁵⁶ Mit dem Erreichen der *Initial Operational Capability (IOC)* des

⁸⁵³ Abb. 86: Bearbeitung: Autor, Quelle: Neil Harvey, *The modern Chinese Navy*, 2016, S. 5ff. und Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 97ff.

⁸⁵⁴ Bruno Hofbauer, *Umkämpfte Gewässer*, ÖMZ 1/2018, S. 38.

⁸⁵⁵ Die Liaoning ist die ehemals sowjetische Varjag (Kusnezow Klasse) und wurde durch China aufwändig und langwierig modernisiert. Zunächst als vollwertiger Träger gehandelt, scheint es derzeit so, als dass ihre Hauptaufgabe das Sammeln von praktischer Erfahrung der *PLAN* im Umgang mit Flugzeugträgern ist. Vgl. Nikolaus Scholik, *Seemacht im 21. Jahrhundert*, 2015, S. 78.

⁸⁵⁶ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S.19.

zweiten Trägers und dem prognostizierten Zulauf der Fujian 2024 wird die *PLAN* dann über zumindestens eine permanent verfügbare *Carrier Strike Group* (CSG) verfügen! Die *PLAN* ist damit als eine *Blue Water Navy II.* Kategorie einzuordnen und zur partiellen *Major Global Force Power Projection* fähig.⁸⁵⁷ „Power Projection capabilities are becoming increasingly fashionable for the *PLAN* (...)“⁸⁵⁸ Wenngleich dieser Fähigkeitsaufwuchs außerhalb des Beurteilungszeitraumes liegt, so belegt er doch die langfristige Auslegung der chinesischen maritimen Strategie und damit auch der *MSRI*.

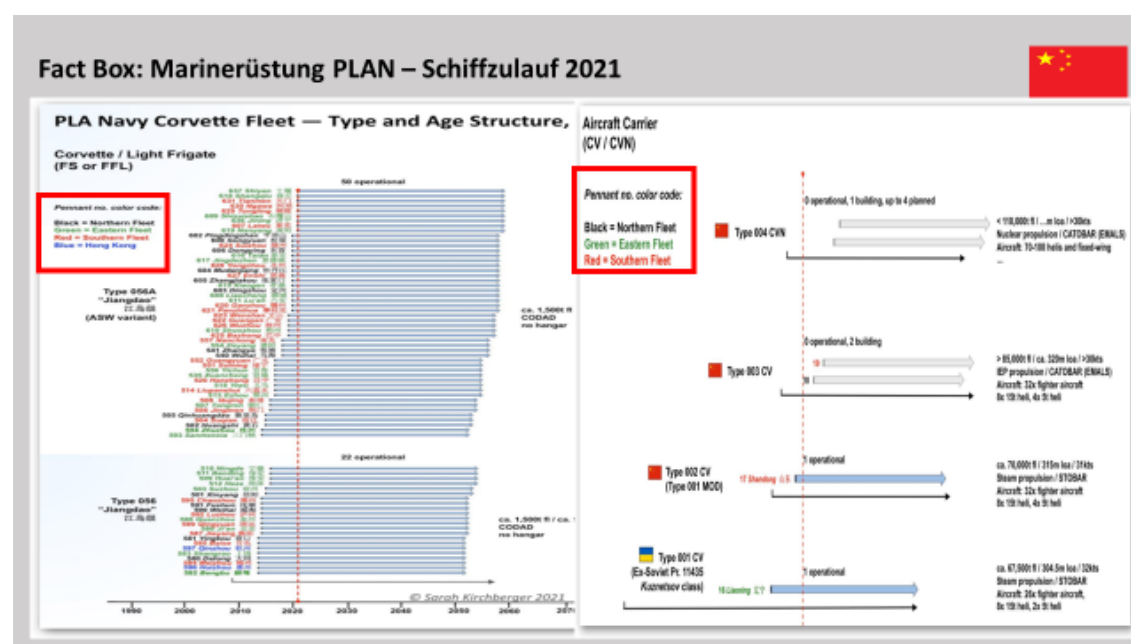


Abb. 87: Korvettenzulauf PLAN – 2010 – 2021⁸⁵⁹

Die Komplexität der Entwicklung, des Baus und des Betriebs einer CSG erklärt den langen Zeitraum, ein Jahrzehnt, von der Aufnahme der Erprobungsfahrten der Liaoning bis zur permanenten Verfügbarkeit einer CSG 2024.⁸⁶⁰ Die Zusammenarbeit mit den anderen Komponenten, hier insbesondere der Flugbetrieb und die Integration der Lufteinsatzmittel, die synchronisierte Verteidigung des verletzlichen Trägers gegen Luft-, Über- und

⁸⁵⁷ Klassifizierung nach Groove, 1990: I. *Major Global Force*, *Power Projection* vollständig > USA, II. *Major Global Force*, *Power Projection* partial, III. *Medium Force Projection*, IV. *Regional Force Projection*, Nikolaus Scholik, *Seemacht im 21. Jahrhundert*, 2015, S. 82.

⁸⁵⁸ Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 98.

⁸⁵⁹ Abb. 87: Layout: Autor, Quelle: Kirchberger, Sarah, Vortrag Die chinesische Marine, Geopolitisches Seminar, FüAk, Hamburg, 24.08.2021, 1430 – 1512 Uhr

⁸⁶⁰ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 19.

Unterwasserbedrohungen⁸⁶¹, die Versorgung des Verbandes inklusive Nachbetankung auf hoher See, unter allen Wetterbedingungen, in verschiedenen Klimazonen und gegebenenfalls unter Feindbedrohung, erfordert jahrelanges intensives Training.⁸⁶² Zusammenfassend kann somit festgestellt werden, dass die *PLAN* enorme Anstrengungen unternimmt, ihre schwimmenden Plattformen qualitativ und quantitativ an die *USN* heranzuführen. Die Fortschritte sind ebenso unübersehbar wie beeindruckend. In Summe ist die *PLAN* daher wie folgt zu bewerten:

Beurteilung <i>PLAN</i>		
Quantitative Flottenstärke	Über 330 Wirkplattformen aller Größenordnungen!	
Qualitative Flottenstärke	überwiegend Neubauten, guter Wartungszustand, <i>AEGIS</i> fähig, <i>VLS</i> , Marineflieger angriffsfähig;	
Klassifikation	<i>Blue Water Navy</i> . Kategorie II	
Leistungsfähigkeit navaler Sektor	Nationale Produktion von: Flugzeugträger, Kreuzer, SSBN/SSN, amphibischen Landungsschiffen;	
Logistische Kapazitäten	Versorgungsfähig schiffsgestützt, <i>Blue Water</i> Kategorie II	
Navale Power Projection Fähigkeit	Regionale <i>Power Projection</i> Fähigkeit!	
Qualitative Humanressource	CSG < 10 Jahre Erfahrung, intensive Ausbildungsanstrengungen, relativ starres System;	

Abb. 88: Beurteilung *PLAN*– auszugsweise⁸⁶³

Eben aber weil der Flottenausbau eine lange Zeitspanne benötigt, spielt die *PLAN* auf Zeit. Sie tut das aber ohne zu hasardieren. Das Gegenteil davon ist der Fall! Die konsequente Umsetzung der *MSRI* im Rahmen der *BRI*, damit verbunden das Substituieren des quantitativen und qualitativen Fehles der *PLAN*, Stichwort *CSG*, zeugt von strategischem Weitblick. In Verbindung mit einem wohldurchdachten, adäquaten, operativen Konzept,

⁸⁶¹ Vgl. <https://thediplomat.com/2018/10/chinese-anti-submarine-warfare-aviation-platforms-strategy-and-doctrine/> (03 03 2022).

⁸⁶² Vgl. https://www.rand.org/blog/2018/11/chinas-military-has-no-combat-experience-does-it-matter.html?adbid=1071938554777849856&adbpl=tw&adbpr=22545453&adbpc=social_20181210_2633781 (09 01 2023).

⁸⁶³ Abb. 88: Graphik: Autor, Quellen: Neil Harvey, *The modern Chinese Navy*, 2016, S. 5ff. und Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 96ff.

dem A2/AD, ist die VR China die führende maritime Macht in Ostasien und damit auch in der indopazifischen Region.

5.1.4 Die MSRI – Mittel der chinesischen navalen Power Projection?

Die offiziellen, leitlinienggebenden Dokumente der chinesischen Außen-, Sicherheits- und Verteidigungspolitik stellen die, in diesem Abschnitt dargelegten Strategien und Weißbücher dar. Beim Studium dieser ist auffällig, dass die MSRI in keinem einzigen Fall in direkten Zusammenhang mit den militärischen Ambitionen der PLAN gebracht wird. Sie findet im militärischen Kontext der Dokumente keine Erwähnung. Im Gegensatz dazu wird die MSRI in zahlreichen, im Kapitel eins dargelegten offiziellen Statements und bei diversen Konferenzen, wie der Folgekonferenz der MSRI „*Working together to deliver a brighter future*“ und dem im Rahmen der B&R Cooperation abgehaltenen 2nd B&R Forum, mannigfaltig erläutert und als den Interessen aller teilnehmenden Akteure dienend, beworben. Sogar von einer Win – Win Situation für alle wird gesprochen. Aus dieser klaren Trennung ist folgende Ableitung zu ziehen: Die MSRI wird von der chinesischen Führung vor allem als eine multilaterale Wirtschaftsinitiative im Rahmen der BRI perzipiert und auch außenpolitisch so kommuniziert. Es ist daher aus chinesischer Sicht kontraproduktiv, ja könnte die Erfolgchancen der MSRI sogar massiv reduzieren, wenn sie von potenziellen Partnerstaaten als ein Mittel chinesischer militärischer Machtprojektion – *Power Projection* wahrgenommen werden würde.

Interessant jedoch ist, dass die militärische Absicherung der fragilen Seeverbindungen der Volksrepublik in den genannten Dokumenten sehr wohl eine entscheidende Rolle spielt. „(...) *and the security of overseas interests concerning energy and resources, strategic sea lines of communication (SLOC), (...) become an immanent issue.*“⁸⁶⁴ Ebenso eindeutig wird die Aufgabe “(...) *to effectively secure China’s oversea interests.*”⁸⁶⁵, als eine wesentliche Kernkompetenz der PLAN benannt. Die Hinwendung Chinas zur See wird, neben der Aussage Admiral Wus, China sei eine maritime Nation⁸⁶⁶, auch in offiziellen Dokumenten niedergeschrieben „*The traditional mentality that land outweighs sea must be*

⁸⁶⁴ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281_content_35661433.htm, S. 2. (08 06 2022).

⁸⁶⁵ Ebd. S. 3. (08 06 2022).

⁸⁶⁶ Vgl. Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010, S. 18.

*abandoned, (...)“⁸⁶⁷ Die VR China möchte daher einen Transformationsprozess⁸⁶⁸ hin zu einer maritimen Nation durchlaufen⁸⁶⁹. Dieser Wandel wird auch in der Militärstrategie entsprechend festgeschrieben: „ (...) *the PLAN will gradually shift its focus from offshore waters defense, to the combination of offshore waters defense with open seas protection* (...)“⁸⁷⁰ Will die *PLAN* aber künftig permanent in weit vom chinesischen Mutterland entfernten Meeresgebieten erfolgreich operieren, so ist eine logistische Abstützung auf Stützpunkte unumgänglich. Gerade die Verfügbarkeit von dauerhaft nutzbarer, geschützter, navaler Infrastruktur, also Marinebasen, stellen zu ihrer permanenten Auftragserfüllung eine Grundvoraussetzung dar.⁸⁷¹ Der Schutz der Seeverbindungen und damit die Darstellung einer effizienten *Power Projection*, in den weit von China entfernten Operationsräumen des Indischen Ozeans ist somit nur mit, aber nahezu unmöglich ohne, entsprechende Basen durchführbar. Damit wird die enorme Bedeutung der *MSRI* für die *PLAN* offensichtlich bewusst. Sie bereitet ihr den Weg zur *Blue Water Navy*! Ist die *MSRI* daher auch ein *Tool* der *Power Projection*? Aus all den angeführten strategischen Ausführungen und Zielen der VR China erscheint dies kausal ableitbar.⁸⁷²*

5.2 Indien

„*India is a country with a rich maritime tradition spanning over 4,000 years. ... The word ‘navigation’ originates from the Sanskrit word ‘Navagati’, meaning sea travel.*“⁸⁷³

5.2.1 Die indische Strategiebildung – ends

Eine Reihe von Paradigmen determinieren maßgeblich die Grundlagen der indischen Außen- und Sicherheitspolitik und folglich ihre Strategiebildung. Diese sind: ⁸⁷⁴

1. Die geographische Verortung und die Geographie des Landes und die damit einhergehenden Herausforderungen,

⁸⁶⁷ Yoshihara Toshi/Holmes, James R, *Red Star over the Pacific*, 2010., S. 4. (08 06 2022).

⁸⁶⁸ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.6.

⁸⁶⁹ Vgl. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_35661433.htm, S. 4. (09 06 2022).

⁸⁷⁰ Ebd. S. 6. (10 02 2022).

⁸⁷¹ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.6ff.

⁸⁷² Vgl. ebd. Anhang, Beilage II, S. 6ff.

⁸⁷³ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version.pdf>, S. 1. (17 01 2023).

⁸⁷⁴ Vgl. Ashok K. Mehta Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, S. 4 in: BPP.eurotopics.net. (17 01 2023).

2. die Entstehungsgeschichte des modernen Indiens Historie und die damit verbundenen und noch immer virulenten Nachbarschaftskonflikte,
3. der kulturhistorische Hintergrund sowie die besondere innenpolitische Konstellation Indiens.

Diese Paradigmen haben nachhaltigen Einfluss auf Indien. Erstens, ist es die unveränderte indische strategische Perzeption, dass, trotz des geographischen Faktums eine subkontinentale Halbinsel zu sein, die Hauptbedrohung des Landes von territorialer Natur ist und vor allem aus nordwestlicher Richtung wahrgenommen wird. Diese Perzeption ist zunächst in der Historie des Landes verwurzelt. Beginnend bei Alexander dem Großen sind zahlreiche Invasoren tatsächlich über den nordwestlichen Landweg eingedrungen und haben so die Eigenständigkeit der Vorläuferstaaten des heutigen Indiens wiederholt bedroht. Aktuell ist diese Perzeption durch die ungelösten ethnischen und territorialen Konflikte mit dem nordwestlichen Nachbarstaat Pakistan für Indien determinierend und manifestiert sich in der kontinentalen Herangehensweise des strategischen Ansatzes Indiens. Zweitens wurde das strategische Denken Indiens durch die britische Besetzung im 19. und 20. Jahrhundert und in Folge durch den erfolgreichen Freiheitskampf des Landes, sowie die daran anschließende unglückliche Teilung der Kolonie geprägt. Indien erbt mit der Unabhängigkeit 1947 zwar die „*Insignien der imperialen britischen Macht*“⁸⁷⁵, aber durch die Aufteilung des Vizekönigtums in zunächst zwei Staaten und der damit verbunden Teilung der Armee wurde dem Land die militärische Untermauerung dieser Insignien genommen. Diese, als nationale Tragödie vollzogene Teilung führte zu ungelösten Grenzfragen in Kaschmir und Ladakh, aber auch in Sikkim und Arunachal Pradesh und in Folge zu vier Waffengängen mit Pakistan und einem mit der VR China.⁸⁷⁶ Die kulturhistorische Vergangenheit als eine der ältesten Hochkulturen der Menschheit bildet den dritten bestimmenden Faktor für Indiens strategische Kultur.⁸⁷⁷ Die tief verankerte hinduistische Denkweise erklärt, unter anderem, die bislang praktizierte strategische Zurückhaltung Indiens.

⁸⁷⁵ Ashok K. Mehta Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, in [BPP.eurotopics.net](https://www.bpp.eurotopics.net), S. 6. (17 01 2023).

⁸⁷⁶ Vgl. Ashok K. Mehta Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik in [BPP.eurotopics.net](https://www.bpp.eurotopics.net), S. 8. (19 01 2023)

⁸⁷⁷ Vgl. Lacher Norbert, Die neue Seidenstraße, Dissertation, 2015, S. 228ff.

Diese und weitere im Kapitel drei dargelegte Rahmenbedingungen bestimmen die Maßnahmen zur Bewahrung der territorialen Integrität sowie des Aufrechterhaltens der inneren Souveränität und der relativen Stabilität Indiens und zeichnen folglich dramatisch für die grundsätzliche Ausgestaltung der Strategiebildung verantwortlich.

Abgeleitet aus den dargestellten Rahmenbedingungen ergeben sich jene drei Aspekte, welche grundlegend das indische Sicherheitsdilemma determinieren und damit den angestrebten Führungsanspruch in der *IOR* massiv beeinträchtigen. Diese sind:⁸⁷⁸

Erstens, die chinesische Besetzung Tibets konnte durch Indien nicht verhindern werden. Die Folge dieses Versagens war zweitens, ein enormer Vertrauensverlust in den südasiatischen Staaten, eine mögliche indische Führungsrolle, im Sinne einer regionalen Schutzmacht, zu akzeptieren. Vielmehr manifestierte sich drittens, der Eindruck, dass Indien zu sehr mit sich selbst beschäftigt, außenpolitisch zu uneins und militärisch zu schwach ist, eine solche mit Aussicht auf Erfolg zu übernehmen.⁸⁷⁹

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass durch die, auch aktuell, immer noch ungelösten Nachbarschaftskonflikte, allen voran jener mit Pakistan⁸⁸⁰, sowie aufgrund der, höchst sensiblen innenpolitischen Lage auch gegenwärtig der Eindruck fortgeschrieben wird, Indien sei zwar groß, aber eben auch chaotisch und uneins.⁸⁸¹ Damit wird das Land, unter anderem auch von der VR China, nicht als Großmacht und somit als Verhandlungspartner auf Augenhöhe wahrgenommen. Diese chinesische Einschätzung ist für das bilaterale Verhältnis der beiden Akteure ebenso essentiell wie für die indische Reaktion auf die *MSRI*.

Im Gegensatz zu dieser Fremdperzeption versucht Indien trotz der dargelegten ungünstigen Rahmenbedingungen seine Außen- und Sicherheitspolitik selbstständig aufzustellen und diese mit einem eigenen strategischen Ansatz zu hinterlegen. Exemplarisch sei hier die, vom ersten Premierminister Indiens Jawaharlal Nehru⁸⁸² besonders forcierte und über vier

⁸⁷⁸ Vgl. Lacher Norbert, *Die neue Seidenstrasse*, Dissertation, 2015, S. 14.

⁸⁷⁹ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 20.

⁸⁸⁰ Vgl. <https://thedi diplomat.com/2018/10/be-prepared-for-an-india-pakistan-limited-war/> (20 01 2023).

⁸⁸¹ Vgl. Wolf Christian, *Gezeitenwechsel*, Masterthesis, Interview Thomas Novohradsky, Anhang, Beilage 2, S. 7ff.

⁸⁸² Jawaharlal Nehru (* 14. November 1889 in Allahabad, † 27. Mai 1964 in Neu Delhi), indischer Widerstandskämpfer und erster Ministerpräsident Indiens. Er wird allgemein als Architekt des modernen Indiens angesehen und als Landesvater verehrt. Vgl. Ashok K. Mehta, *Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik*, in BPP.eurotopics.net (20 01 2023).

Jahrzehnte andauernde Führungsrolle Indiens in der Bewegung der Blockfreien Staaten zu nennen.

5.2.2 Die indische Sicherheitsstrategie – ways

Das bis dato unverändert gültige Prinzip der strategischen Autonomie bestimmte auch in der Dekade von 2011 bis 2020 die außen- und sicherheitspolitischen Ziele Indiens. Sie sind wie folgt definiert:⁸⁸³

1. Erreichen des Status eines ständigen Mitglieds im UN-Sicherheitsrat.
2. Die Aufwertung des indischen Ansehens, zumindest im südasiatischen Raum.
3. Die Absicherung des wirtschaftlichen Aufschwunges Indiens.

Indien sieht gerade im ersten Punkt, der Erlangung eines ständigen Sitzes im UN-Sicherheitsrat, zu dem auch sein defacto Atommachtstatus⁸⁸⁴ beitragen soll, einen längst überfälligen Schritt.⁸⁸⁵ Selbstbewußt wird die Atombewaffnung angeführt: „*India has the sovereign right to test and would do so if it is necessary in national interest. A decision to undertake a future nuclear test would be India's sovereign decision, resting solely with the Government of India.*“⁸⁸⁶ Der Zusammenhang mit den anderen hier im Mittelpunkt stehenden Akteuren liegt darin begründet, dass das Land damit auf eine Stufe mit der VR China gehoben werden möchte, deren man sich, zumindest offiziell, als ebenbürtig ansieht. Dazu trägt auch die indische Perzeption bei, dass seine Wirtschaftskraft und seine zivilisatorische Weltgeltung jener Chinas um nichts nachstehen. Zur Realisierung des zweiten Punktes soll diese Aufwertung, gemeinsam mit der erfolgreichen Umsetzung der *Look East*⁸⁸⁷ bzw. *Act East* Strategie, Indiens angestrebter Rolle als regionale Führungsmacht in Südasien, zum Durchbruch verhelfen.⁸⁸⁸ Mit dem dritten Punkt unabdingbar verknüpft ist die Gewährleistung der Sicherheit der sensiblen Seeverbindungen. Die Begründung dafür ist der Umstand, dass Indien fast zu 100 Prozent

⁸⁸³ Ashok K. Mehta, Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, in BPP.eurotopics.net (20 01 2023).

⁸⁸⁴ Indien führte zwei Atomwaffentests durch, den ersten 1974 unter Indira Gandhi, den zweiten im Mai 1998 unter Atal Bihari Vajpayee. Vgl. Ashok K. Mehta, Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, in: BPP.eurotopics.net (20 01 2023).

⁸⁸⁵ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 28.

⁸⁸⁶ <http://www.mea.gov.in/images/pdf/main.2007.pdf>, S. 20. (15 01 2023).

⁸⁸⁷ <http://www.mea.gov.in/images/pdf/main.2006.pdf>, S. 16. (15 01 2023).

⁸⁸⁸ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 29.

auf diese sowohl für den Import von Rohstoffen als auch für seine Exporte angewiesen ist. Damit ist die Hinwendung Indiens zur See kausal nachvollziehbar.

5.2.3 Der navale Ansatz Indiens – *means* – *Power Projection*

Indiens navaler Ansatz wird durch die *Naval Strategic Publication (NSP)* 1.2 „*Ensuring secure seas: Indian Maritime Security Strategy*“, publiziert durch das Verteidigungsministerium am 10. Oktober 2015, festgeschrieben.⁸⁸⁹ Eindeutig wird im Vorwort das Ziel der Strategie umrissen. Sie soll „... *strategic guidance for the growth, development and deployment of the Navy in the coming years* ...“⁸⁹⁰ gewährleisten. Die *IN* beschreibt ihre Rolle dabei wie folgt: „*The Indian Navy today remains the principal manifestation of India’s maritime power and plays a central role in safeguarding and promoting her security and national interests in the maritime domain.*“⁸⁹¹ Gleichzeitig wird die Bedeutung der Meere für die Zukunft des Landes außer Frage gestellt, wenn es heißt. „*There seems no doubt today that the 21st century will be the ‘Century of the Seas’ for India...*“⁸⁹² Diese Aussage unterstreicht die Fortführung der konsequenten Hinwendung Indiens zur See.⁸⁹³ Seine geographische Verortung in unmittelbarer Nähe zu jenen Seewegen, welche als die Dreh- und Angelpunkte, sowohl der *MSRI* als auch des internationalen Handels des 21. Jahrhunderts beschrieben werden, verleiht Indien, so das Dokument, einen enormen geostrategischen Vorteil.⁸⁹⁴ Die Strategie soll die Sicherstellung folgender nationaler Ziele gewährleisten:⁸⁹⁵

1. Sichere und friktionsfrei funktionierende Seeverbindungen, speziell in der *IOR*.
2. Das Bewahren von freien und uneingeschränkten Seeverbindungen im Rahmen der international gültigen Seerechtsabkommen in und über die *IOR* hinaus.

⁸⁸⁹ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version.pdf>. (21 01 2023).

⁸⁹⁰ Ebd. Vorwort. (21 01 2023).

⁸⁹¹ Ebd. Vorwort. (21 01 2023).

⁸⁹² Ebd. Vorwort. (21 01 2023).

⁸⁹³ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 26.

⁸⁹⁴ Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version.pdf>. S. 2. (23 01 2023).

⁸⁹⁵ Vgl. ebd. S. 4. (23 01 2023).

3. Das Betonen der multinationalen Kooperation und des koordinierten Agierens unterschiedlicher Marinen mit Indien, um so gemeinsamen Bedrohungen besser begegnen zu können.⁸⁹⁶

Die Strategie unterstreicht dabei, dass sie sowohl auf die Bekämpfung konventioneller als auch asymmetrischer Bedrohungen gleichermaßen ausgelegt ist. Dabei werden dezidiert die Terroranschläge von Mumbai, Indiens “26/11” im Jahr 2008 als Auslöser dieser veränderten Bedrohungswahrnehmung, angesprochen.⁸⁹⁷ Dies kann als deutliche Warnung in Richtung Pakistan interpretiert werden.

Das Papier determiniert die nationalen maritimen Interessen Indiens wie folgt:

- *„Protect India’s sovereignty and territorial integrity against threats in the maritime environment.*
- *Promote safety and security of Indian citizens, shipping, fishing, trade supply, assets and resources in the maritime domain.*
- *Pursue peace and stability and security in Indian’s maritime zones, maritime neighbourhood and other areas of maritime interests.*
- *Preserve and project other national interests in the maritime dimension.*”⁸⁹⁸

Das dezidierte Ansprechen der Sicherheit von Indiens maritimen Zonen, hier ist vor allem seine *Exclusiv Economy Zone (EEZ)* gemeint, sowie jene der maritimen Nachbarschaft Indiens, kann als eindeutig gegen die Ambitionen Chinas im Indopazifik beurteilt werden.⁸⁹⁹ Das in fünf Teilstrategien aufgeteilte Dokument, stellt einleitend voran, dass diese Gliederung den Zweck verfolgt, klar anzusprechen „*What and how (...)*”⁹⁰⁰ die *IN* die maritime Sicherheit zukünftig gewährleisten will. Die fünf Teilstrategien sind:⁹⁰¹

- *Strategy for Deterrence*
- *Strategy for Conflict*
- *Strategy for shaping a favourable and positive Maritime Environment*

⁸⁹⁶ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 29.

⁸⁹⁷ Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version> pdf, S. 4. (21.01.2023).

⁸⁹⁸ Ebd. S. 6. (01.02.2023).

⁸⁹⁹ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 26.

⁹⁰⁰ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version> pdf, S. 19. (01.02.2023.)

⁹⁰¹ Ebd. S. 19. (01.02.2023).

- *Strategy for Maritime Force and Capability*
- *Strategy for Coastal and Offshore Security*

In Folge werden diese detailliert beschrieben. In der *Strategy for Deterrence* wird betont, dass Indien auf den Ersteinsatz von Atomwaffen verzichtet. Diese würden nur eingesetzt: „... *in reaction against a nuclear attack*:“⁹⁰² Die Bedeutung der im Aufbau begriffenen indischen SSBN Flotte⁹⁰³, als maritimen Beitrag zur nuklearen Triade, wird besonders unterstrichen. Die *IN* soll zukünftig eine ausgewogene, multidimensionale Struktur⁹⁰⁴ und eine adäquate Größe aufweisen, um maritime Operationen „*across the entire spectrum*“⁹⁰⁵ durchführen und auch über einen längeren Zeitraum durchhalten zu können. Wie die Marine dies erreichen will, wird wie folgt festgehalten:

- Effektives und effizientes *Contingency and Escalation Planning* – um die in der Vergangenheit oftmals langen Reaktionszeiten herabzusetzen und für alle Eventualitäten bereit zu sein.⁹⁰⁶
- *Forward Deployment - Presence* – ähnlich jener Konzeption der *USN*, mit der Absicht, möglichst weit vom Mutterland entfernt eine gestaffelte Verteidigung mit maritimen Einheiten aufzubauen. Mit dieser Präsenz in sensiblen Regionen, beispielsweise an den Zugängen zur *IOR*, der Straße von Malakka, möchte die *IN* ihre Reaktionszeiten merklich verkürzen.⁹⁰⁷
- *Maritime Domain Awareness (MDA)* – durch ein weitgefächertes System von unterschiedlichsten Sensoren und Maßnahmen möchte Indien frühzeitig auf krisenhafte Entwicklungen reagieren können. Diese Sensoren sollen von maritimer Militärdiplomatie-*Show of Force*, bis hin zum Einsatz von kampfkraftigen Einheiten reichen und gilt als entscheidend zur erfolgreichen Umsetzung der neuen Strategie.⁹⁰⁸

⁹⁰² <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version.pdf>, S. 5. (01 02 2023).

⁹⁰³ Nach dem erfolgreichen Testschuss einer B-05 *SLBM* vom U-Boot *INS Arihant*, hat die *IN* die Einsatzfähigkeit des Systems mit August 2018 erklärt. Die B-05 *SLBM* trägt einen Atomsprenkopf und eine Reichweite von 650 km. Vgl. Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 14.

⁹⁰⁴ Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version.pdf>, S. 22. (21 02 2019).

⁹⁰⁵ Ebd. S. 22. (01 02 2023).

⁹⁰⁶ Vgl. ebd. S. 23. (03 02 2023).

⁹⁰⁷ Vgl. ebd. S. 25. (03 02 2023).

⁹⁰⁸ Vgl. ebd. S. 22. (03 02 2023).

Zusammenfassend werden alle diese Maßnahmen als eine Kombination aus Diplomatie und militärischen Handlungen, oder nachzulesen, aus „*Words and actions (...)*“⁹⁰⁹, beschrieben. Das Dokument hält fest, dass der Schlüssel zum Erfolg der Strategie in deren Einbettung in einem integrierten und koordinierten gesamtstaatlichen Ansatz liegt.

Konzeptionelle Ableitungen für die indische Marine

Die indische *Maritime Doctrin* folgt der maritimen Strategie. Die folgenden Punkte werden als wesentlich Einfluss nehmende Faktoren für deren Umsetzung genannt:⁹¹⁰

- Indiens besitzt eine einzigartige geographische Position, die ein zur See orientiertes Handeln begünstigt und zugleich unabdingbar macht.
- Die Merkmale des Indischen Ozeans samt seinen Zu- und Ausgängen, wie etwa die Straße von Malakka, determinieren die *IOR*.
- Die Durchsetzung indischer maritimer Interessen in der mittelbaren Nachbarschaft, den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und insbesondere in der nördlichen *IOR* ist essenziell. Dies umschließt Sri Lanka, den Golf von Bengalen, die Andamanensee, die Malediven und das Arabische Meer.
- Die Sicherung der ökonomisch essenziellen Seeverbindungen der *SLOC*. Hierzu heisst es: „*More than 90% of India's international trade and more then 75% of its value is carried over the seas.*“⁹¹¹
- Der Schutz der nahezu 28,5 Millionen im Ausland lebenden indischen Staatsbürger, der indischen Diaspora, von denen bezeichnenderweise 94 Prozent dieser im küstennahen Bereich leben sowie der indischen Überseeinvestitionen.⁹¹²

Die *Indian Maritime Doctrine-Naval Strategic Publication 1.1*⁹¹³ vom 18. August 2009, bildet die Basis der konzeptionellen Umsetzung. Weitere hochrangige Dokumente sind die *Indian Maritime Doctrine* aus 2004 und die *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*, erschienen 2007.⁹¹⁴ Die aktuelle *Indian Maritime Doctrine* ist in ihrer

⁹⁰⁹ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version> pdf, S. 24. (03 02 2023).

⁹¹⁰ Vgl. ebd. S. 27. (03 02 2023).

⁹¹¹ Ebd. S. 28. (25 02 2020).

⁹¹² Ebd. S. 30. (25 02 2020).

⁹¹³ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-military-strategy-2007-version> pdf, S. 4. (24 02 2020).

⁹¹⁴ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version> pdf, S. 4. (25 02 2020).

Version aus den Jahr 2015 eine adaptierte Fortschreibung jener aus 2009. Sie betont, 155 Seiten umfassend, die zeitlose Bedeutung der Führungsgrundsätze, sowie deren friktionsfreie Anwendung im Frieden und Einsatz. Ebenso unterstreicht sie die zunehmend offensive Ausrichtung der *IN*.⁹¹⁵ Indiens geographische Position des Landes, als unschätzbarer Vorteil beurteilt, wird explizit angesprochen, wenn es heißt: „*It is the geographical position of India that changes the character of the Indian Ocean.*”⁹¹⁶ Die im Aufbau begriffene seegestützte Komponente der nuklearen Triade wird in ihrer strategischen Bedeutung hervorgehoben. Unter der Planungsannahme, dass Indien in absehbarer Zukunft nur über eine relativ kleine Flotte von vier bis sechs *SSBN* verfügen wird, ist es ableitbar, dass die *IN* diese aus logistischen, kostentechnischen sowie Sicherungsgründen in nur einem Stützpunkt zusammenfassen wird. Da die Ostküste des Landes sowie der Golf von Bengalen die besseren Voraussetzungen für strategische U-Boote aufweist als die Westküste, ist es wenig überraschend, dass die indische *SSBN*-Flotte künftig hier stationiert wird. Die Wahl fiel auf Rambili, 60 km südwestlich der Marinebasis Visakhapatnam, als neu zu errichtender strategischer *SSBN*-Basis. In diesem Zusammenhang sieht die Führung der *IN* das Eindringen fremder Mächte, hierbei ist die VR China gemeint, in indische Interessenszonen als besondere Herausforderung. Die, wenn auch nur für kurzfristige Aufenthalte, mögliche militärische Nutzung des Hafens von Hambantotta auf Sri Lanka, Stichwort *Dual Use* der *MSRI*, würde der VR China die zumindest theoretische Möglichkeit bieten, *Hunter Killer* also atomgetriebenen Jagd-U-Boote in unmittelbarer Nähe der indischen *SSBN* zu positionieren.⁹¹⁷ Die albtraumhafte Vorstellung, dass auslaufende, indische *SSBN* frühzeitige durch Jagd-U-Boote eines potenziellen Gegners, hier der *PLAN*, vernichtet werden, stellt somit den ultimativen Albtraum der Planer der *IN* dar. Im konventionellen Bereich stellt das Papier fest, dass Indien innerhalb seiner *EEZ* und darüber hinaus, bis an das Ende des Festlandsockels des indischen Subkontinentes nachhaltige wirtschaftliche Interessen verfolgt. Diese Seeräume, etwa so groß wie die Landmasse Indiens, werden folglich als maritime Interessensgebiete erster Priorität klassifiziert⁹¹⁸ und deren exklusive Nutzung wird als selbstverständlich

⁹¹⁵ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version.pdf>. S. 32ff. (25 02 2020).

⁹¹⁶ Ebd. S. 47. (26 02 2020).

⁹¹⁷ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 27.

⁹¹⁸ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version.pdf>. S. 65 (28 02 2020).

angenommen.⁹¹⁹ Referenzierend auf Mahan wird auch die Bedeutung des maritimen Sektors mit all seinen unterschiedlichen Domänen herausgestrichen.⁹²⁰ Die *Maritime Doctrin* hält bei den konventionellen Einsatzverfahren fest, dass die *IN* künftig in der Lage sein muss, innerhalb des Indischen Ozeans *Sea Denial* und *Sea Control* zumindest zeitlich begrenzt durchführen zu können.⁹²¹ Der Stellenwert von Flugzeugträgern wird betont.⁹²² Es heißt: „*Sea control is the central concept around which the IN is structured, and aircraft carriers are decidedly the most substantial contributors to it.*“⁹²³ U-Booten kommt, aufgrund ihrer Spezifika, im Rahmen von *Sea Denial*⁹²⁴ eine essenzielle Rolle zu:⁹²⁵ „*Submarines are an essential component of a sea denial strategy.*“⁹²⁶ In letzter Konsequenz sollen all diese Wirkplattformen dazu dienen, dass die indische Marine künftig in der Lage ist, in weiter entfernten Einsatzräumen *Power Projection* durchzuführen.⁹²⁷ Um dies zu erreichen, muss sich die Marine im weit größerem Ausmaß als bislang, auf Infrastruktur außerhalb von Indien abstützen. Die als „*Necklage of Diamonds*“⁹²⁸ Strategie, erstmals vom ehemaligen Außenminister Lalit Mansingh⁹²⁹ so benannt, bekanntgewordene Ansatz sieht dabei die vermehrte Gewinnung von navalen Nutzungsrechten in den Nachbarstaaten, so auch seit 2018 in Sabang Port⁹³⁰, Indonesien, für die *IN* vor. Damit will Indien dem Vordringen der PLAN auch militärisch infrastrukturell entgegentreten. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Indien in Port Blair auf den Andamanen Inseln einen permanenten Marinestützpunkt errichtet hat.⁹³¹ Zusätzlich ist dort auch das *Far Eastern Naval Command* stationiert. Der Zusammenhang mit den chinesischen maritimen Ambitionen und der *MSRI*

⁹¹⁹ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version.pdf>. S. 65. (28 02 2020).

⁹²⁰ Ebd. S. 69. (28 02 2020).

⁹²¹ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 29.

⁹²² Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 19.

⁹²³ *MoD*, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy, 2015, S. 125.

⁹²⁴ Unter *Sea Denial* wird das Verwehren der ungehinderten Nutzung eines Seeraumes durch einen Akteur gegenüber einen, oder mehreren Andern Akteuren verstanden.

⁹²⁵ Vgl. Brandl, Alexander, Interview, Anhang, Beilage III, S.14.

⁹²⁶ *MoD*, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy, 2015, S. 126.

⁹²⁷ <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version.pdf>, S. 97. (28 02 2020).

⁹²⁸ Vgl.

https://www.researchgate.net/publication/362124651_Can_India's_Necklace_of_Diamonds_Strategy_Defeat_the_China's_String_of_Pearls (03 2023).

⁹²⁹ Vgl. <https://timesofindia.indiatimes.com/readersblog/youthwrits/necklace-of-diamonds-vs-string-of-pearls-india-china-standoff-43458/> (23 03 2023).

⁹³⁰ Der Hafen Sabang liegt an der nordöstlichen Spitze der Insel Sumatra, direkt am Eingang der Straße von Malakka. Vgl.

https://www.researchgate.net/publication/362124651_Can_India's_Necklace_of_Diamonds_Strategy_Defeat_the_China's_String_of_Pearls (23 03 2023)

⁹³¹ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 22ff.

wird offensichtlich, wenn man sich vergegenwärtigt, dass dieser nur wenige hundert Kilometer nordwestlich des Ausganges der Straße von Malakka liegt. Indien setzt damit ein deutliches Zeichen gegen die vordringende *PLAN*.⁹³²

Kapazitäten der indischen Marine

Die indische Marine, nominell die fünftgrößte der Welt,⁹³³ hat in den letzten Jahren ein ehrgeiziges Modernisierungsprogramm, unter anderem mit dem Ziel, eine Indigenisierung⁹³⁴, also eine Steigerung des Anteiles der in Indien produzierten Einheiten bzw. Komponenten herbeizuführen, begonnen.⁹³⁵

IN	Flugzeugträger	Kreuzer / Zerstörer	Fregatten / Korvetten	U-Boote
$\sum IN$	2 (+1)	10 (+16)	43	21

Abb. 89: Navale Wirkplattformen der IN – auszugsweise⁹³⁶

Die IN verfügt derzeit über zwei operationelle Träger.⁹³⁷ Der Flugzeugträger *INS Vikrant* befindet sich in Ausrüstung. Mit seinem Zulauf zur Flotte ist vermutlich 2024 zu rechnen. Ein weiterer Flugzeugträger, die *INS Vishal*, ist im Bau⁹³⁸. Bei den Zerstörern sind von den 26 angegebenen noch 16 Stück im Bau⁹³⁹. Zwei *SSBN* der *Arihant* Klasse sind mittlerweile operationell, zwei weitere im Bau.⁹⁴⁰ Bei den atomaren Jagd-U-Booten ist die *INS Chakra-2*, ein russisches Boot der *Akula* Klasse, operationell.⁹⁴¹ Der Zulauf der konventionellen U-Boote der *Kalvari* Klasse,⁹⁴² ein Lizenzbau der französische *Scorpiene* Klasse, erfolgt. Trotz all dieser Positiva und des offensichtlichen Bemühens, die Bestände der Marine quantitativ und qualitativ zu verbessern, weist diese doch auch eine Reihe von Negativa auf. Dabei sind insbesondere die Typenvielfalt sowie das, verglichen mit anderen Marinen,

⁹³² Walter C. Ladwig III, *Delhi's Pacific Ambition: Naval Power, 'Look East,' and India's Emerging Role in the Asia-Pacific*, 2009, S. 98 - 101.

⁹³³ Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 2.

⁹³⁴ MoD, *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy*, 2015, S. 62.

⁹³⁵ Vgl. Nissel, Heinz, Interview, Anhang, Beilage V, S. 26.

⁹³⁶ Abb. 89: Tabelle Autor, Quelle: Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 3 ff. und <https://www.indiannavy.nic.in/content/shivalik-class-talwar-class-kamorta-class> (01 02 2023)

⁹³⁷ Vgl. Speller, Ian, Interview, Anhang, Beilage IV, S. 20.

⁹³⁸ Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 3.

⁹³⁹ Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/vikramaditya-delhi-class-raajput-class-ranvir-class-kolkata-class-visakhapatnam-class> (01 02 2023).

⁹⁴⁰ Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/firsts-submarine-arm> (01 02 2023).

⁹⁴¹ Vgl. Brandl, Alexander, Interview, Anhang, Beilage III, S. 12.

⁹⁴² Vgl. <https://www.indiannavy.nic.in/content/submarines-active> (01 02 2023).

große Alter vieler Schiffe anzuführen.⁹⁴³ Ebenso ist negativ festzuhalten, dass viele Komponenten, insbesondere Waffensysteme, russischen Originals sind und deren Ersatzteilbewirtschaftung oftmals problembehaftet ist. Die Summe dieser Negativa führt zu relativ langen Werftliegezeiten und damit zu einem Sinken der Einsatzbereitschaft der IN.⁹⁴⁴ Die IN ist daher zusammenfassend wie folgt zu beurteilen:

Beurteilung IN		
Quantitative Flottenstärke	Über 120 Wirkplattformen verfügbar	
Qualitative Flottenstärke	40% Schiffe Neubauten, VLS, brauchbarer Wartungszustand, AEGIS beschränkt, Marineflieger angriffsfähig	
Klassifikation	<i>Blue Water Navy</i> Kategorie II	
Leistungsfähigkeit navaler Sektor	Nationale Produktion von: Flugzeugträger, Kreuzer SSBN/SSN, amphibischen Landungsschiffen	
Logistische Kapazitäten	Versorgungsfähig <i>Blue Water</i> Kategorie II	
Navale <i>Power Projection</i> Fähigkeit	Regionale <i>Power Projection</i> Fähigkeit	
Qualitative Humanressource	CSG > 10 Jahre Erfahrung, lange navale Tradition	

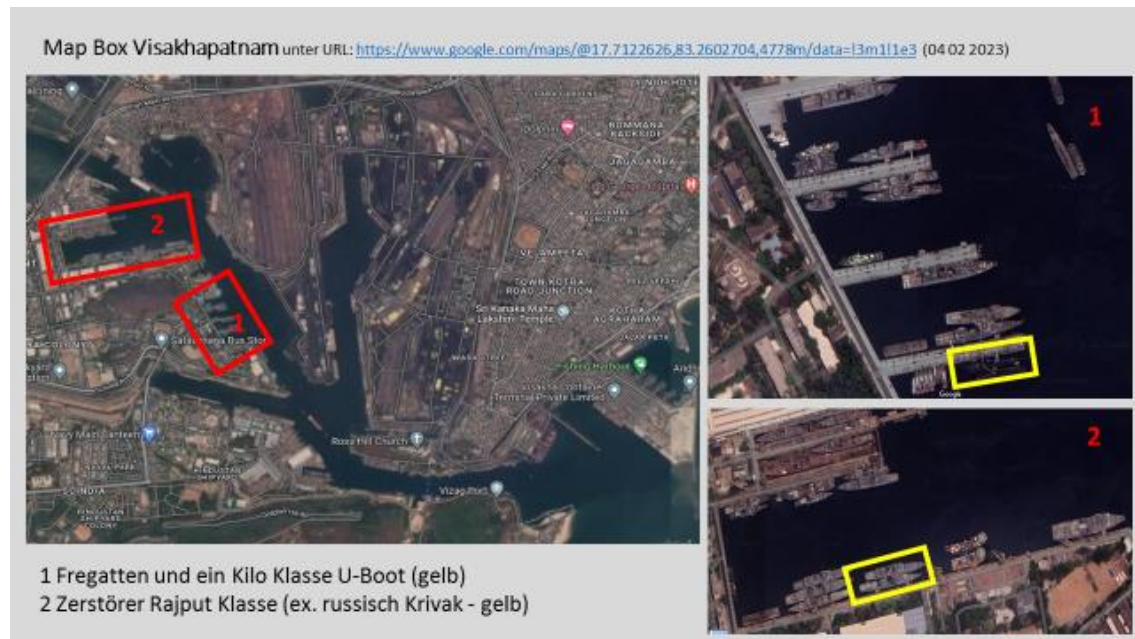
Abb. 90: Beurteilung IN⁹⁴⁵

Beim Ausbau der Infrastruktur besteht, wie die Marinebasis von Visakhapatnam (Abb. 91) zeigt, ebenfalls Handlungsbedarf. Hier muss sich die IN zurzeit noch den Platz, wenngleich räumlich von diesen getrennt, mit zivilen Einrichtungen teilen.

⁹⁴³ Der Flugzeugträger INS Viraat in Dienst gestellt als HMS Hermes 1959 war das Flaggschiff der Royal Navy im Falklandkrieg 1982. Vgl. Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 21.

⁹⁴⁴ Vgl. ebd. S. 4.

⁹⁴⁵ Abb. 90: Bearbeitung: Autor, Quelle: Neil Harvey, *The Modern Indian Navy*, 2016, S. 32. und Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 122ff.

Abb. 91 Map Box Marinebasis Visakhapatnam⁹⁴⁶

5.2.4 Die indische Reaktion auf die MSRI

Um die strategischen Ziele Indiens im südostasiatischen Raum zu realisieren wurde die, zu Beginn der 1990er-Jahre unter der Regierung Narasimha Rao⁹⁴⁷ entwickelte und von Premierminister Atal Bihari Vajpayee⁹⁴⁸ weitergeführte, „*Look East*“ Strategie umgesetzt. Das nach dem Kollaps der Sowjetunion entstandene Machtvakuum bot Indien einen vergrößerten außenpolitischen Spielraum und dieser wurde unter anderem mit der Umsetzung der *Look East* Strategie genutzt. Mit dieser bestand auch die Option auf das, im Laufe der späten 1990er-Jahre sowie frühen 2000er-Jahre wachsende wirtschaftliche Engagement Pekings in den südasiatischen Nachbarstaaten Indiens sowie auf die maritimen Ambitionen der VR China entsprechend reagieren zu können. Das mit *Look East* implementierte Netz von ökonomischen Partnerschaften und Verträgen sollte dem wachsenden chinesischen Einfluss entgegenwirken.⁹⁴⁹ Unter dem Eindruck stetiger chinesischer Expansion entwickelte sich *Look East* von zunächst rein wirtschaftlichen

⁹⁴⁶ Abb. 91: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.com/maps/@1.3304265,103.9812304,5963m/data=!3m1!1e3> (04 02 2023).

⁹⁴⁷ Narasimha Rao war indischer Ministerpräsident von 1991 - 1996. Vgl. Ashok K. Mehta, Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik, in [BPP.europics.net](https://www.bpp.europics.net) (22 01 2023).

⁹⁴⁸ Atal Bihari Vajpayee (* 25. Dezember 1924 in Gwalior; † 16. August 2018 in Neu-Delhi), indischer Ministerpräsident. von 1998 - 2004. Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Atal_Bihari_Vajpayee (03 02 2023).

⁹⁴⁹ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.8.

Verbindungen zu einem, vorerst sehr limitierten, Sicherheitsnetzwerk. Unter indischer Initiative entstanden Partnerschaften mit Japan, Vietnam und Australien mit der Absicht, gemeinsam mit diesen Staaten der VR China in Südostasien besser entgegenzutreten, sie ausbalancieren zu können. „*China's assertiveness ..., is prompting Asia-Pacific nations to look to India to play a balancing role ...*“⁹⁵⁰ Dabei wuchs der Stellenwert der navalen Komponente stetig. „*Look East has acquired a strategic dimension with a significant naval emphasis.*“⁹⁵¹ Unter Premierminister Narendra Modi wurde deutlich, dass diese Strategie, wollte sie gegen die VR China erfolgreich sein, entsprechend eine Adaptierung in Form einer Nachschärfung erfahren müsse. Das bestehende Netz der Partnerschaften sollte durch entsprechende, sicherheitspolitische Abkommen erweitert und mit einer militärischen Komponente versehen werden.⁹⁵² Im November 2014 präsentierte Modi die neue, als *Act East* bezeichnete Strategie beim ASEAN Gipfel in Myanmar.⁹⁵³ Absicht war es, den unveränderten Ambitionen der VR China, sichtbar umgesetzt durch die *MSRI* im Rahmen der *BRI*, entschiedene Schritte entgegenzusetzen. Zitat: „*India (...) remains concious and alert about the implications of China's military modernisation on regional and national security situation.*“⁹⁵⁴ Damit wollte Indien seinen unmittelbaren und mittelbaren Nachbarstaaten im östlichen Indischen Ozean, aber auch an den westlichen Randmeeren des Pazifiks, demonstrieren, dass die selbstgewählte Regionalmacht gewillt und auch fähig ist, den hegemonialen Ansprüchen Chinas entgegenzutreten.⁹⁵⁵ „*India remains concios and watchful of the implications of China's military profile in the immediate and extended neighbourhood. India is also taking necassery measures to develop the requisite capabilities to counter any adverse impact on its security.*“⁹⁵⁶ Damit soll aber auch ein wichtiger Beitrag zur Stabilisierung der 1.643 Kilometer langen Grenze zu Myanmar sowie innenpolitisch, der nordöstlichen Provinzen Indiens geleistet werden.⁹⁵⁷ In letzter Konsequenz zielt dieser Ansatz darauf ab, eines der angesprochenen Paradigma des

⁹⁵⁰ <http://indias-new-asia-pacific-strategy-modi-acts-east.pdf>, S. 14. (04 02 2023).

⁹⁵¹ Ebd. S. 17. (04 02 2023)

⁹⁵² Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.8.

⁹⁵³ Opening Statement by Prime Minister at the 12th India-ASEAN Summit, (speech, India-ASEAN Summit, Nay Pyi Taw, Myanmar, 12. November 2014), <http://www.mea.gov.in/incoming-visit> (04 02 2023).

⁹⁵⁴ <http://mod.nic.in/writereaddata/Ar-eng-2013.pdf>, Security Environment, S. 2. (04 02 2023).

⁹⁵⁵ Vgl. Mäder, Markus und Mäder Hi Chuen, Interview, Anhang, Beilage II, S.8.

⁹⁵⁶ <http://mod.nic.in/writereaddata/Ar-eng-2013.pdf>, Security Environment, S. 6. (03 03 2020).

⁹⁵⁷ Subir Bhaumik, „Look East through Northeast: Challenges and Prospects for India“, Observer Research Foundation Occasional Paper 51, Juni 2014, S. 9.

indischen Sicherheitsdilemmas sukzessive zu lösen. Folgende Aussage manifestiert dies: „*It is clear that the Modi government must pursue a stable environment in its neighbourhood before it can seek to expand its influence further afield.*”⁹⁵⁸

Zusammenfassend ist somit festzustellen, dass der Fokus der indischen-maritimen Aufmerksamkeit mit der Implementierung der *Look East* Strategie in den indopazifischen Raum gelenkt wurde. Dies stellt, nach Dekaden der Konzentration Indiens auf Pakistan, einen einschneidenden Kurswechsel dar. Aufgrund der von Indien in seiner beanspruchten Einflußsphäre, der *Indian Ocean Region (IOR)*, mit Argwohn wahrgenommenen wachsenden Ambitionen der VR China waren der Grund für Premier Modi die Weiterentwicklungen dieses Ansatzes zur *Act East* Strategie voranzutreiben. Nomen est Omen sieht diese eine wesentlich aktivere, auch militärische Vorgehensweise Indiens vor. Ob die damit verfolgten Absichten, das Begrenzen des chinesischen Einflusses in Südostasien, gemeinsam mit den Partnern, Stichwort *QUAD*⁹⁵⁹, erreicht werden kann, ist von zwei Faktoren abhängig. Erstens wird die Akzeptanz des indischen Führungsanspruches durch diese daher ganz wesentlich davon abhängen, ob es der *Indian Navy (IN)* gelingt diesen glaubhaft und überzeugend zu projizieren. Zweitens ist offen, ob und wie es Indien gelingen wird, von seinen südasiatischen und indopazifischen Partnern als vertrauens- und glaubwürdige Führungsmacht perzipiert zu werden.

5.3 Indonesien

5.3.1 Die indonesische Strategiebildung – ends

Die indonesische Außenpolitik wird vom Wahlspruch „*Unabhängig und aktiv*“⁹⁶⁰ geleitet. Die Nationalideologie *Pancasila*⁹⁶¹ bildet als das Fundament der Ordnung und des staatlichen Zusammenlebens sowie als die Quelle aller rechtlichen Normen und Dokumente, die Metaebene der Sicherheits- und Verteidigungsdoktrin des Landes.⁹⁶² Jakarta sieht sich selbst aufgrund seiner Landes- und Bevölkerungsgröße, seiner Kultur

⁹⁵⁸ <http://indias-new-asia-pacific-strategy-modi-acts-east.pdf>, S. 4. (15 02 2020)

⁹⁵⁹ Der Quadrilateral Security Dialogue (QUAD) ist ein informelles, sicherheits- und militärpolitisch fokussiertes Forum der USA, Australien, Indien und Japans. Vgl. <https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/quad> (04 04 2023)

⁹⁶⁰ <https://de.wikipedia.org/wiki/Pancasila#:~:text=Pancasila> (24 02 2023)

⁹⁶¹ Pancasila oder „Fünf Prinzipien“ (Sanskrit) sind die fünf Grundsätze der nationalen Ideologie und Verfassung Indonesien. Sie sollen eine identitätsbildende und homogenisierende Ausstrahlung haben. Vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Pancasila#:~:text=Pancasila> (24 02 2023)

⁹⁶² Vgl. <https://www.files.ethz.ch/isn/157031/IndonesiaWhitePaper.pdf> (25 02 2023)

seiner kolonialen Vergangenheit und seiner geographischen Ausdehnung als südostasiatische Regionalmacht. Aufgrund dieser Selbstperzeption ist Indonesien bestrebt, eine allzu enge Bindung an Mächte außerhalb der südostasiatischen Region zu vermeiden. Dies gilt auch für die Beziehungen zur VR China, wie auch für jene zu Indien und den USA. Der Anspruch auf Unabhängigkeit und der Möglichkeit zur Selbstgestaltung eines indonesischen Weges in den Internationalen Beziehungen bildet das Paradigma der indonesischen Außen- und Sicherheitspolitik. Den Hintergrund dieses Paradigmas bilden zwei einschneidende Erfahrungen. Erstens, jene mit der kolonialen Vergangenheit sowie zweitens, die traumatischen Ereignisse des 2. Weltkrieges, als das koloniale Indonesien innerhalb weniger Wochen von japanischen Truppen überrannt wurde. Diese beiden sind tief im indonesischen Nationalbewusstsein verankert und bilden einen wesentlichen Bestandteil der indonesischen Strategiebildung. Im Kalten Krieg war das Land ein engagiertes Mitglied der Blockfreien-Bewegung. Unverändert nimmt Indonesien seit der Gründung der ASEAN 1967, die auf eine Initiative des ersten Staatspräsidenten zurückgeht, eine führende Rolle ein.⁹⁶³ Als Mitglied der G20 möchte Indonesien als selbstgewählter Fürsprecher der Entwicklungsländer diesen mehr Gehör verschaffen. Aufgrund seiner einzigartigen Lage, seiner Ausdehnung, aber vor allem der Anzahl der Nachbarn, mit denen Indonesien mitunter lange Seegrenzen teilt, ist das Land bestrebt, friedliche und stabile Beziehungen zu diesen zu unterhalten: „*Indonesia believes that neighbouring countries are friends who have shared commitment to promoting security and stability in the region.*“⁹⁶⁴ Indonesien sieht sich selbst als Teil einer multipolaren Welt. Hegemoniale Tendenzen, gleich welches Akteurs, werden auch mit Blick auf die eigene koloniale Vergangenheit entschieden zurückgewiesen.

Die nationalen Verteidigungsanstrengungen sind Teil eines gesamtstaatlichen Ansatzes und dienen zur Realisierung dieser sowie der Umsetzung der Vision des Globalen Maritimen Falken: „(...) by referring to vision, mission, Indonesia's policy (Nawacita) and the Global Maritime Fulcrum (GMF) policy.“⁹⁶⁵ Indonesien sieht sich selbst im maritimen Zentrum der indopazifischen Region und ist sich derer wirtschaftlichen Chancen und den sich etwaig ergebenden Risiken bewusst. „*The potential of the Asia Pacific region as the*

⁹⁶³ Dies wird dadurch unterstrichen, dass das Generalsekretariat der ASEAN in Jakarta beheimatet ist.

⁹⁶⁴ Indonesian Defence White Paper, 2015, S. 2.

⁹⁶⁵ Ebd. S. 2.

world economic powerhouse can be a trigger for security challenges, both traditional and non-traditional.”⁹⁶⁶ Die MSRI wird dabei von Indonesien differenziert betrachtet. Einerseits werden die Möglichkeiten, vor allem im Bereich der Infrastrukturprojekte, als seine Chance für die Realisierung der Vision des *Global Maritimen Fulcrum* gesehen. Andererseits wird, bei einer unreflektierten und bedingungslosen Teilnahme an der MSRI eine gesteigerte Abhängigkeit von der VR China befürchtet. Trotz der, im dritten Kapitel dargelegten, gewaltigen verkehrstechnischen Herausforderungen mit denen sich Indonesien konfrontiert sieht, bleibt die Bewertung des Projekts MSRI ambivalent.

5.3.2 Die indonesische Sicherheitsstrategie – ways

An der hierarchischen Spitze der leitlinienggebenden Dokumente steht das *Indonesian Defence White Paper 2015*⁹⁶⁷. Das unverändert gültige Papier wird durch den *National Defence Act No. 3* aus 2002 autorisiert und wurde, wie sein Vorgängerdokument,⁹⁶⁸ unter Einbeziehung aller maßgeblichen politischen Kräfte beschlossen. Das 135 Seiten umfassende Papier ist in elf Kapitel gegliedert. Bereits im Vorwort wird auf die einzigartige geographische Lage und Ausdehnung Indonesien hingewiesen. Ganz bewusst heißt es hierzu im Vorwort: „*This requires Indonesia to strategize its position carefully.*”⁹⁶⁹ Nach dem Vorwort wird eine umfangreiche Beschreibung der strategischen Ausgangslage durchgeführt. Es folgt die Darstellung der indonesischen Verteidigungspolitik und deren Strategie und ihrer doktrinären Umsetzung. Nach der Auflistung der erforderlichen Kapazitäten wird auf die Notwendigkeit einer bi- und multilateralen Kooperation in Verteidigungsfragen sowie auf die notwendigen budgetären Ansätze zur Erreichung der gesteckten Ziele eingegangen.⁹⁷⁰ Ziel aller Maßnahmen und Anstrengungen ist es: „*(...) to maintain and protect the country’s sovereignty, territorial integrity and safety of the nation from national threats.*”⁹⁷¹ Explizit wird ausgeführt, dass das indonesische Sicherheits- und Verteidigungskonzept auf dem Prinzip der totalen Verteidigung beruht. „*National defence is managed in a total defence system to achieve its national goals.*”⁹⁷² Was darunter

⁹⁶⁶ Indonesian Defence White Paper, 2015, S. 6.

⁹⁶⁷ <https://www.kemhan.go.id/wp-content/uploads/2016/05/2015-INDONESIA-DEFENCE-WHITE-PAPER-ENGLISH-VERSION.pdf> (21.02.2023)

⁹⁶⁸ Vgl. <https://www.files.ethz.ch/isn/157031/IndonesiaWhitePaper.pdf> (21.02.2023)

⁹⁶⁹ Indonesian Defence White Paper, 2015, S. V.

⁹⁷⁰ Vgl. ebd. S. IX.

⁹⁷¹ Ebd. S. 1.

⁹⁷² Indonesian Defence White Paper, 2015, S. VI.

verstanden wird, liest sich wie folgt: „(...) *a defence that is established involving all citizens, regions, and other national resources, which early prepared and held in total, integrated, directed and continued by the government.*“⁹⁷³ Die totale Verteidigung Indonesiens bezieht alle Staatsbürger, die gesamte staatliche Verwaltung, die wirtschaftliche Macht und auch die Nutzung der gesamten Infrastruktur ein. Dementsprechend bedienen sich die Strategiepapiere auch eines gesamtstaatlichen Ansatzes. Das Wissen um die besondere globale Bedeutung der in der Region verorteten Mächte Indien und China wird konkret angesprochen. In diesem Zusammenhang stellt der schwelende Konflikt im Südchinesischen Meer für Indonesien eine latente Bedrohung seiner Sicherheitsinteressen dar.⁹⁷⁴ Ebenso wird die, durch das rasante Wirtschaftswachstum ermöglichte, vor allem navale Aufrüstung der VR China und die damit verbundenen Implikationen, als ein künftiges Sicherheitsrisiko wahrgenommen. „(...) *can be a security dilemma for countries in the region.*“⁹⁷⁵ Das Anführen von historischen Ansprüchen zur Begründung von territorialen Besitzansprüchen wird, mit Verweis auf geltende internationale Normen, abgelehnt.⁹⁷⁶ Obwohl nicht direkt genannt, kann doch angenommen werden, dass dies doch als eindeutig an die Adresse der VR China gerichtet ist.⁹⁷⁷ Entsprechend skeptisch wird die *MSRI* im Zusammenhang mit der chinesischen navalen Machtprojektion im Südchinesischen Meer wahrgenommen. Obwohl seit 2014 eine etwas differenziertere Haltung zur *ASEAN* eingenommen wird, betrachtet Indonesien die Organisation dennoch unverändert als das „(...) *wichtigstes regionales Instrument für Frieden und Stabilität.*“⁹⁷⁸ Die indonesische Mitgliedschaft in der *ASEAN* wird als ein ganz wesentlicher, über der tagespolitischen Auseinandersetzung stehender, Eckpunkt der indonesischen Außenpolitik, betrachtet.

5.3.3 Der navale Ansatz Indonesiens – *means*

Die in Heer, Marine und Luftwaffe gegliederten Streitkräfte Indonesiens, *Tentara Nasional Indonesia (TNI)* umfassen circa 250.000 Soldaten.⁹⁷⁹ Mit einem Verteidigungsetat von 8,2

⁹⁷³ Ebd. S.1.

⁹⁷⁴ Vgl., ebd. S. 6.

⁹⁷⁵ <https://www.files.ethz.ch/isn/157031/IndonesiaWhitePaper.pdf>, S. 7.

⁹⁷⁶ Vgl. The origins of the 9-dash-line, in: <https://navalinstitute.com.au/the-origins-of-the-9-dash-line/> (23 04 23)

⁹⁷⁷ Vgl., ebd. S. 8.

⁹⁷⁸ <https://www.swp-berlin.org/publikation/indonesien-in-der-asean>, S. 2. (25 02 2023)

⁹⁷⁹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Streitkr%C3%A4fte_Indonesiens (13 02 2023).

Milliarden Dollar 2017, 0,8 Prozent seines BIP, wird das Land 2018 auf dem 94. Platz (von 155 Ländern) im Globalen Militarisierungsindex (GMI) gereiht.⁹⁸⁰ Gemäß den Vorgaben des *Defence White Papers 2015* haben die indonesischen Streitkräfte eine sogenannte *Minimum Essential Force (MEF)* ihrer Hauptkomponenten, das sind die Teilstreitkräfte, zu erreichen.⁹⁸¹ Die indonesische Marine hat vordergründig die Aufgabe die riesigen Hoheitsgewässer und die enorme *EEZ* von vor allem nichtmilitärischen Bedrohungen wie illegalen Fischfang, Menschen- und Drogenschmuggel sowie Piraterie zu schützen. Daneben unterstützt die Marine bei Naturkatastrophen wie dem Tsunami von 2004.⁹⁸² Organisatorisch ist dem Kommando der Marine in Jakarta ein *Western Command* ebenda und ein *Eastern Command* in Surabaya unterstellt. Sie verfügte 2021 über 213 schwimmende Einheiten kleiner bis mittlerer Größenordnungen.

TNI	Landungsschiffe ⁹⁸³	Fregatten	Korvetten	U-Boote
Σ TNI	7	7 (+2)	24 (+1)	4 (+3)

Abb. 92: Navale Wirkplattformen der TNI – auszugsweise⁹⁸⁴

Über die in Abb. 92 angeführten Wirkplattformen hinaus verfügt die TNI über 72 Patrouillen- und Schnellboote sowie elf Minenkampfschiffe.⁹⁸⁵ Trotz dieser grundsätzlich beeindruckenden Anzahl sind viele der Einheiten veraltet bzw. in einem schlechten technischen Zustand. Die Marine Indonesiens wird daher als eine *Green Water Navy* eingestuft.⁹⁸⁶ Der 2010 beschlossene *Strategic Defence Plan* sah den Aufwuchs auf eine sogenannte *Minimum Essential Force* (MEF) bis zum Jahr 2024 vor. Aufgrund der SARS COVID-19 Pandemie, budgetärer Zwänge und neuer Priorisierung war 2021 klar, dass die Erreichung dieses Ziels jedoch nicht machbar sei und so wurde die Aufwuchsphase wesentlich verlängert.⁹⁸⁷ Unabhängig dieser ambitionierten Pläne verfügt die TNI über

⁹⁸⁰ Vgl. https://www.bicc.de/uploads/tx_bicctools/BICC_GMI_2018_d.pdf (13 02 2023).

⁹⁸¹ Vgl., <https://www.files.ethz.ch/isn/157031/IndonesiaWhitePaper.pdf>, S. 41, (25 02 2023).

⁹⁸² Vgl. SPS Military Yearbook 2021, S.2 <https://www.spsnavalforges.com/story/?id=312>, (14 02 2023).

⁹⁸³ Von den gesamt sieben Schiffen der Makassar Klasse wurden drei als Hospitalschiffe umgebaut. Vgl. [https://en.wikipedia.org/wiki/KRI_Semarang_\(594\)](https://en.wikipedia.org/wiki/KRI_Semarang_(594)) (19 02 2023).

⁹⁸⁴ Abb. 92: Bearbeitung: Autor,

Quelle: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Indonesian_Navy_ships (19 02 2023) und Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 91ff.

⁹⁸⁵ Vgl. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Indonesian_Navy_ships (19 02 2023).

⁹⁸⁶ Vgl. SPS Military Yearbook 2021, S.3 <https://www.spsnavalforges.com/story/?id=312>, (14 02 2023).

⁹⁸⁷ Vgl. ebd. (14 02 2023).

keinerlei *Power Projection* Fähigkeiten und ist somit eindeutig defensiv ausgelegt. Diese Faktoren ergeben auszugsweise folgende Bewertung der TNI:

Bewertung TNI		
Quantitative Flottenstärke	Über 200 Wirkplattformen kleiner bis mittelgroßer Bauart.	
Qualitative Flottenstärke	Schiffe überwiegend Altbauten, schlechter Wartungszustand, nur Hubschrauber verfügbar;	
Klassifikation	<i>Green Water Navy</i> Kategorie II	
Leistungsfähigkeit navaler Sektor	Nationale Lizenzproduktion von Korvetten und Schnellbooten.	
Logistische Kapazitäten	Versorgungsfähig <i>Brown Water</i> Kategorie Landbasen abhängig!	
Navale <i>Power Projection</i> Fähigkeit	Keine Fähigkeiten!	
Qualitative Humanressource CSG	CSG - keinerlei Erfahrung, Einzelschifftraining, Verbandstraining nur für Seeüberwachung	

Abb. 93: Beurteilung TNI ⁹⁸⁸

5.3.4 Die MSRI - Implikationen für Indonesien

Indonesien unterstützt, wenn auch nicht vorbehaltlos, die chinesische Initiative. Präsident Joko Widodo sieht die MSRI und hier vor allem ihre Infrastrukturprojekte als eine willkommene Möglichkeit, die von seiner Administration betriebene *Sea Toll Initiative* voranzutreiben. Widodo hierzu: „*Indonesia supports discussing the connection of China's Twenty First Century Maritime Silk Road Initiative with Indonesia's Global Maritime Axis vision (...)*“⁹⁸⁹ Diese Zustimmung fällt, im Gegensatz zu anderen Staaten jedoch weit weniger euphorisch aus. Dort wo es den indonesischen Interessen dienlich ist, wird eine Zusammenarbeit angestrebt. Widodo hierzu: „*(...) and (Indonesien, Anm. d. Verf.) is willing to deepen cooperation with China in trade, investments, finance, infrastructure and other areas.*“⁹⁹⁰ Indonesien, versteht sich selbst als *Primus inter Pares* Nation innerhalb der ASEAN. Es betrachtet daher die MSRI, mit Verweis auf seine selbstproklamierte besondere Stellung und Verantwortung in der indopazifischen Region, als eine sinnvolle Unterstützung dort, wo sie den selbstgestellten Anspruch, der *Global Maritime Fulcrum*

⁹⁸⁸ Abb. 93 Graphik: Autor, Quelle: Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 96ff.

⁹⁸⁹ Blanchard, Jean Marc, *China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 43.

⁹⁹⁰ Ebd. S. 43.

des 21. Jahrhunderts zu sein, dienlich ist. Aufgrund der nicht vorbehaltlosen Unterstützung wird Indonesien daher als *Tier two Nation*, also als ein Land, dessen Haltung grundsätzliche Unterstützung der *MSRI* signalisiert, eingestuft.⁹⁹¹

5.4 Malaysia

„ (...) *Malaysia's strategic location and natural resources have been both a blessing and a challenge.*“⁹⁹²

5.4.1 Die malaysische Strategiebildung – ends

Folgend werden die wesentlichen Grundlagen der Strategiebildung Malaysias, der strategie-formulierende Rahmen, die hierarchische Einordnung der diversen Papiere und die strategischen Interessen deren Umsetzung sie dienen, aufbereitet und in den Kontext der maritimen Rahmenbedingungen Malaysias gesetzt. Beginnend bei den Grundlagen ist festzustellen, dass diese sowohl ausländische, hier vor allem britische, als auch malaiische Einflüsse aufweisen. Es lassen sich drei wesentliche Bereiche ansprechen:

1. Der historisch traditionell-malaiische Kontext,
2. die spezielle geographische Verortung und Geographie Malaysias,
3. traditionelle und zeitgenössische ausländische Einflüsse.

Gemeinsam ist allen dreien, dass sie, in unterschiedlicher Intensität, auf die maritime Strategiebildung Malaysias wirken.

Die malaiische Strategiebildung wird von vergleichbaren Einflüssen wie die indonesische dominiert. Aufgrund der kolonialen Vergangenheit ist die verfassungsrechtliche Grundlage der hier zu analysierenden Strategiepapiere der *National Security Act 2016 (Act 776)*, der die Ausgestaltung der Strategien durch das *National Security Council* autorisiert. An deren Spitze steht die leitliniengebende *National Security Policy 2019 (NSP2019)*⁹⁹³, publiziert am 22. Juli 2019. Die *NSP2019* umfasst 12 Seiten und ist in sieben Abschnitte gegliedert. Durch ihren geringen Umfang geht das Dokument nur auf die wesentlichsten Werte und Ziele der malaysischen Außen- und Sicherheitspolitik ein und ist rasch erfassbar. Als primäres Ziel wird definiert: „ (...) *to a state of being free from any threat, whether*

⁹⁹¹ Blanchard, Jean Marc, *China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 43.

⁹⁹² <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, S. 13. (21.02.23)

⁹⁹³ <https://www.pmo.gov.my/2019/07/national-security-policy/> (21.02.2023).

internally or externally, to its core values.”⁹⁹⁴ Malaysia möchte seine Zukunft als seine „ (...) *an independent, safe and sovereign nation based on the principles of parliamentary democracy and constitutional monarchy.*”⁹⁹⁵ gestaltet sehen. Das Dokument streicht die besondere Lage Malaysias an einigen der wichtigsten SLOC besonders hervor. Gerade die geographische Verortung des Landes beeinflusst massiv seine bilateralen und multilateralen Beziehungen. Die ASEAN wird als maßgeblicher Fokus der malaysischen Außenpolitik bewertet, da regionale strategische Kooperation als entscheidender Faktor bei der Lösung anstehender sicherheitspolitischer Herausforderungen gesehen wird.⁹⁹⁶ Diese Herausforderungen, so das Papier, seien zunehmend komplexer und werden in der indopazifischen Region auch durch Mächte mitbestimmt, die nicht unmittelbar in dieser verortet sind. Die USA, die VR China und Indien werden, neben anderen, hier namentlich genannt.⁹⁹⁷ Der Stellenwert dieser Staaten wird wie folgt beurteilt: „*These countries are important because they have the power to shape the global political and economic environment militarily as well as the economic and technological edge to broaden their political influence and pursue their respective interests.*”⁹⁹⁸ Territoriale Dispute, wie jene im Südchinesischen Meer stellen, ohne direkt angesprochen zu werden, eine sicherheitspolitische Herausforderung dar, der es zu begegnen gilt. Geschieht das nicht, können die Folgen mitunter dramatisch sein. „ (...) *overlapping territorial claims can spark the risk of armed conflict leading to regional collateral ramifications (...).*”⁹⁹⁹ Aufgrund der globalen Bedeutung der indopazifischen Region ist, so die NSP, in diesem Fall ein Eingreifen externer Mächte durchaus wahrscheinlich. Die Sicherung der maritimen Interessen Malaysias wird unter Punkt 6.3 Territoriale Integrität, explizit angesprochen und hat für das Land folglich einen hohen Stellenwert.

5.4.2 Die malaysische Sicherheitsstrategie – ways

Die in der NSP2019 angesprochenen Ziele finden sich in einer Reihe hochrangiger Strategiepapiere, sogenannten Weißbüchern wieder. Im Kontext dieser Arbeit, insbesondere der MSRI, ist das *Defence White Paper 2020 (DWP 2020)*¹⁰⁰⁰ relevant. Das

⁹⁹⁴ <https://www.pmo.gov.my/2019/07/national-security-policy/> S.3. (21 02 2023).

⁹⁹⁵ Ebd. S. 3. (21 02 2023).

⁹⁹⁶ Vgl. ebd. S. 4. und S. 11 (21 02 2023)

⁹⁹⁷ Vgl. ebd., S. 4. (21 02 2023).

⁹⁹⁸ Ebd. S. 4. (21 02 2023).

⁹⁹⁹ Ebd. S.3. (21 02 2023).

¹⁰⁰⁰ <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, (21 02 2023).

Dokument, das erste seiner Art in Malaysia, ist 94 Seiten stark und in acht Kapitel gegliedert. Aufgrund des Umfangs geht es sehr viel detaillierter auf die nationale Sicherheit und ihre Herausforderungen ein als die *NSP* 2019 dies tut. In ihr sind die Entwicklungen der letzten Dekade zusammengefasst und es wird versucht, eine den Möglichkeiten Malaysias Rechnung tragende Antwort zu geben. Das *DWP* 2020 folgt den gesamtstaatlichen Ansatz der *NSP* 2019. „ (...) *the Whole-of-Government and Whole-of-Society approaches are central to national defence* (...).“¹⁰⁰¹ Als Zielvorstellung wird formuliert, dass die malaysischen Streitkräfte künftig fünf Hauptcharakteristika aufweisen sollen. Diese sind: „ (...) *jointness, interoperability, technology-based, able to operate simultaneously in two theatres and mission-orientated*.“¹⁰⁰² Das Dokument folgt einer klaren Struktur von Vision – Strategie – Umsetzung. Der bereits angesprochene Dreiklang von *ends – ways – means*, findet hier seine praktische Umsetzung. Die einzelnen Kapitel werden zunächst inhaltlich erläutert, was der Lesbarkeit und Verständlichkeit des Dokumentes zuträglich ist. Die Risiken und Chancen der geographischen Position Malaysias werden angesprochen, wenn es heißt: „*As a relatively small nation with two territories: Peninsular Malaysia, and Sabah and Sarawak, between the vast Pacific and Indian Oceans, Malaysia’s strategic location and natural resources have been both a blessing and a challenge*.“¹⁰⁰³ Die intensivierten Rüstungsanstrengungen in Südostasien werden ebenso mit Aufmerksamkeit verfolgt wie die zunehmende Einflussnahme nicht in der Region verorteter Großmächte. Dazu das Papier: „*While this big power competition and their attempts to increase influence may present opportunities for Malaysia and other regional countries, at the same time, it may complicate regional cooperation*.“¹⁰⁰⁴ Konkret werden hier die USA und die VR China angesprochen und deren Bedeutung für Malaysia hervorgehoben. Es heißt: „*These two big power relations are the most important bilateral relations in the contemporary world and also the most important external factor for Malaysia*.“¹⁰⁰⁵ Die sich stetig intensivierende navale Präsenz der *PLAN* im Südchinesischen Meer wird mit Besorgnis registriert. Jede unilaterale territoriale Gebietserweiterung sowie die Behinderung der freien Schifffahrt wird, mit Hinweis auf

¹⁰⁰¹ <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, S. 4. (21.03.2023).

¹⁰⁰² Ebd. S. 2. (21.03.2023).

¹⁰⁰³ Ebd. S. 13. (21.03.2023).

¹⁰⁰⁴ Ebd. S. 20. (24.02.2023).

¹⁰⁰⁵ Ebd. S. 20. (24.02.2023).

geltendes internationales Recht, entschieden abgelehnt. Malaysia sieht die bilaterale Zusammenarbeit mit seinen unmittelbaren Nachbarn als entscheidend für die Sicherheit der indopazifischen Region an. Unter Hinweis auf die Bedeutung der Meerengen, allen voran der Straße von Malakka, heißt es: „*More than 30 percent of global seaborne trade passes through the Straits of Malacca and Singapore which makes it imperative for the littoral states, i.e., Indonesia, Malaysia and Singapore, to maintain and strengthen cooperation between them.*”¹⁰⁰⁶

5.4.3 Der navale Ansatz Malaysias – *means*

Die *Royal Malaysian Navy (RMN)* ist die navale Komponente der malaysischen Streitkräfte. Sie steht in der Tradition der britischen *Royal Navy* und verfügt über folgende Wirkplattformen;

RMN	Landungsschiffe	Fregatten	Korvetten	U-Boote
$\sum$ RMN	2	7	6	2

Abb. 94: Navale Wirkplattformen der RMN – auszugsweise¹⁰⁰⁷

Darüber hinaus verfügt die RMN über sechs Hochseepatrouillen Schiffe der MEKO 100 Klasse¹⁰⁰⁸ sowie vier chinesischer Provenienz und 20 Schnellboote und vier Minensucher. Die beiden Scorpene Klasse U-Boote,¹⁰⁰⁹ die in der Sepangar Marine Basis auf Sabah stationiert sind, stellen eine bedeutende Kampfkraftsteigerung für die RMN dar. Zusammenfassend beurteilt ist die RMN, bezogen auf den Beobachtungszeitraum, ähnlich zu bewerten wie jene Indonesiens. Der Zulauf von hochmodernen U-Booten sichert ihr jedoch einen technologischen Vorsprung gegenüber der TNI und ermöglicht ihr regionale *Area Denial* Fähigkeiten. Die Frage nach einer etwaigen *Power Projection* Fähigkeit ist sowohl vom strategischen Ansatz – *ways* als auch von den zur Verfügung stehenden Mitteln

¹⁰⁰⁶ <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, S. 24. (24 02 2023).

¹⁰⁰⁷ Abb. 94, Graphik: Autor, Quelle:

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_equipment_of_the_Royal_Malaysian_Navy (19 02 2023).

¹⁰⁰⁸ Vgl. [https://en.wikipedia.org/wiki/KD_Kedah_\(F171\)](https://en.wikipedia.org/wiki/KD_Kedah_(F171)) (19 02 2023).

¹⁰⁰⁹ Vgl. <https://www.naval-technology.com/projects/scorpene-class/> (19 02 2023).

– *means* jedoch nicht hinterlegbar. Dies ergibt zusammenfassend folgende auszugsweise Bewertung der *RMN*:

Bewertung <i>RMN</i>		
Quantitative Flottenstärke	54 Wirkplattformen kleiner bis mittelgroßer Bauart.	
Qualitative Flottenstärke	Schiffe überwiegend Neubauten, guter Wartungszustand, Marineflieger nur HS	
Klassifikation	<i>Green Water Navy</i> Kategorie II	
Leistungsfähigkeit navaler Sektor	Nationale Lizenzproduktion von Korvetten und Schnellbooten.	
Logistische Kapazitäten	Versorgungsfähig aber <i>Brown Water</i> , das heißt Landbasen abhängig!	
Navale <i>Power Projection</i> Fähigkeit	Keine Fähigkeiten!	
Qualitative Humanressource CSG	CSG keinerlei Erfahrung, gute Ausbildung, Verbandstraining nur für Seeüberwachung	

Abb. 95: Beurteilung *RMN*¹⁰¹⁰

5.4.4 Die *MSRI* - Implikationen für Malaysia

Die Haltung Malaysias zur *MSRI* hat sich in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Unter der Administration von Premierminister Najib Razak wurde die chinesische Initiative nahezu vorbehaltlos unterstützt. Bei einem bilateralen Treffen versicherte Razak Chinas Xi Jinping: „*Your vision of a comprehensive strategic partnership, One Belt One Road and Maritime Silk Road has not only been accepted, but implemented.*“¹⁰¹¹ Malaysia wurde daher ursprünglich als eine *Tier One Nation*, also eine Partnernation mit nahezu uneingeschränkter Unterstützung der *MSRI*, beurteilt.¹⁰¹² Am Ende der 2020er-Jahre ist die zunächst euphorische Einstellung gegenüber der *MSRI* einer deutlich realistischeren Beurteilung gewichen. Das aktuelle Weißbuch nimmt auf die *MSRI* direkten Bezug. „*China continues to implement its Belt and Road Initiative (BRI), which aims at reviving the Silk Road by constructing a vast network of infrastructure, transportation and trade*

¹⁰¹⁰ Abb. 95 Graphik: Autor, Quelle: Waters, Conrad, *Navies in the 21st Century*, 2016, S. 96ff.

¹⁰¹¹ -Blanchard, Jean Marc, *China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 38.

¹⁰¹² Ebd., S. 38.

links across Asia, Europe and Africa.”¹⁰¹³ Die zunehmende Skepsis gegenüber der *MSRI* wird, mit Verweis auf differenzierte Erfahrungen anderer Staaten, zum Ausdruck gebracht. Der steigende Einfluss der VR China in der Region wird, wenn schon nicht mit Besorgnis, dann doch mit wachsender Distanzierung eingeordnet. Besondere Aufmerksamkeit wird in diesem Zusammenhang der Reaktion anderer Staaten auf die chinesischen Ambitionen geschenkt. Australien und die *QUAD* Initiative wird dabei namentlich als eine Gegenreaktion auf das chinesische Agieren genannt. Aufgrund dieser Entwicklung wird Malaysias mittlerweile als „*Swing State*” oder „*Tier Three Country*“, also als ein Land mit wechselnder Haltung zu dem chinesischen Projekt eingestuft.¹⁰¹⁴ Malaysia vertraut, wie auch Indonesien, auf die *ASEAN* als Dialogplattform zur Lösung bzw. Entschärfung drohender Konfliktfelder. Dazu das Dokument: „*ASEAN and ASEAN-led mechanisms continue to serve as indispensable platforms for mitigating all of these challenges.*”¹⁰¹⁵ Die Ausrichtung der malaysischen Außen- und Sicherheitspolitik auf und mit der *ASEAN* wird dezidiert hervorgehoben. „*ASEAN will continue to be the cornerstone of Malaysia’s foreign policy.*”¹⁰¹⁶

5.5 Singapur

„*Singapore is a maritime nation (...).*”¹⁰¹⁷

5.5.1 Die Strategiebildung Singapurs – ends

Die Strategiebildung des Stadtstaates basiert auf zwei Faktoren. Erstens, das Wissen um die eigene, nicht immer friktionsfreie koloniale Vergangenheit und zweitens, die traumatische Erfahrung des 2. Weltkrieges. „*Indeed, there are unresolved animosities from WWII...*”¹⁰¹⁸ Singapur sieht sich aufgrund seiner geostrategischen Verortung und seinem Status als internationaler Handelsplatz von globaler maritimer Bedeutung als eine seefahrende Nation. Auf offiziellen Regierungsseiten heisst es hierzu: „*Singapore is a*

¹⁰¹³ <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, S. 22. (24 02 2023).

¹⁰¹⁴ Blanchard, Jean Marc, *China’s Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 45.

¹⁰¹⁵ <https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, S. 23. (24 02 2023).

¹⁰¹⁶ Ebd., S. 24. (24 02 2023).

¹⁰¹⁷ <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/navy/about/mission> S. 4, (25 02 2023).

¹⁰¹⁸

https://web.archive.org/web/20150530185045/http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/sp/2015/07feb15_speech.html#.VWoGjHbP3IU (20 02 2023).

maritime nation. Throughout Singapore's history, our island's prosperity has been inextricably linked to the sea. ¹⁰¹⁹ Das strategische Ziel Singapurs ist der Erhalt der Souveränität, seiner Freiheit und seines Wohlstandes. Die Basis der Außenpolitik bilden folgende Grundprinzipien:

- a) Flexible, pragmatische und multilaterale Lösungsansätze zu verfolgen.
- b) Auf politische Ausgewogenheit zu allen relevanten Akteuren zu achten.
- c) Eine Vielzahl diplomatischer Ansätze zur Umsetzung der Ziele zu verfolgen.¹⁰²⁰

Der Stadtstaat möchte, im vollen Bewusstsein seiner *Vulnerability* – Interdependenz, potenzielle Gegner in Form von wirtschaftlicher Kooperation zu beiderseitigem Vorteil von ihrem feindseligen Verhalten abbringen und damit *„Feinde zu Freunden machen“* ¹⁰²¹ Die Einschätzung des österreichischen Außenministeriums unterlegt dies wenn es heißt: *„Wirtschaftliche Interessen prägen die Außenpolitik, die auf Freihandel, regionale Kooperation (ASEAN) und gute Beziehungen zu allen Staaten, insbesondere in der Nachbarschaft, setzt.“* ¹⁰²² Im Kontext dieser Arbeit von besonderer Relevanz ist Singapurs seit Jahren konstant-realistische, zugleich aber wohlwollend-zurückhaltende Einschätzung der Position der VR China in Südostasien. Wesentlich dabei ist, dass, dem pragmatischen Ansatz folgend, strikt zwischen Wirtschaftsbeziehungen und politischen Interessen unterschieden wird. Dies gilt auch für die Bewertung der *MSRI* durch Singapur.

5.5.2 Singapurs Sicherheitsstrategie – ways

Singapur, als ein Stadtstaat ohne jegliche operative oder gar strategische Tiefe hat im Falle von militärischen Konflikten keine Rückzugsmöglichkeiten und muss daher sofort in der Lage sein, umfassend reagieren zu können. Folglich ist Singapur darauf angewiesen, vorrausschauend die Sicherheitssituation zu antizipieren und entsprechende Rückschlüsse auf sein Verhalten und seine Strategie zu gewinnen¹⁰²³. Der Stadtstaat tut dies konstant und aufmerksam, aber unaufgeregt. In offiziellen Stellungnahmen wird die besorgniserregende Entwicklung in der Region hervorgehoben. *„The first reason I think we should worry is*

¹⁰¹⁹ <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/navy/about/mission> S. 4, (25 02 2023).

¹⁰²⁰ Vgl. <https://www.asienhaus.de/public/archiv/1997-1-041.pdf>, S. 1. (27 02 2023).

¹⁰²¹ Vgl. ebd. S.1. (27 02 2023).

¹⁰²² <https://www.bmeia.gv.at/themen/aussenpolitik/der-asiatisch-pazifische-raum/suedostasien/> (04 04 2023).

¹⁰²³ Vgl. <https://www.asienhaus.de/public/archiv/1997-1-041.pdf>, S. 2. (27 02 2023).

that defence spending in Asia has surpassed that of NATO Europe in absolute terms. ¹⁰²⁴

Unter dem Eindruck des chinesischen Verhaltens im Südchinesischen Meer verstärkt Singapur seine militärischen Kontakte mit anderen Nationen in der Region. Augenscheinlich ist dies durch eine Reihe von Hafenbesuchen, unter anderem durch Schiffe der indischen Marine. Bei diesen Gelegenheiten werden die Gemeinsamkeiten und der Wille zur zukünftig stärkeren Kooperation besonders betont: *„Both defence establishments agreed to strengthen defence relations under the ambit of an enhanced defence partnership in 2015, which would allow both sides to explore new areas of cooperation for mutual benefit.*“¹⁰²⁵ Diese verstärkte Kooperation ist auch ein Eingeständnis, dass trotz aller militärischen Stärken Singapurs, sicherheitspolitische Herausforderungen nur gemeinsam gelöst werden können. Das Fehlen einer kollektiven Sicherheitsarchitektur, vergleichbar jener in Europa, wird daher ebenso bedauert wie auch als potenzielle Gefahr gesehen. *„(...) there is no well-developed security architecture in which this military modernisation and increased defence spending is taking place.*“¹⁰²⁶ Die andauernden Spannungen zwischen der VR China und Japan einerseits sowie der Republik Taiwan andererseits werden hier exemplarisch angeführt. Eine stärkere Rolle der ASEAN wird eingefordert, wenn es darum geht, südostasiatische Sicherheitsinteressen zu vertreten. *„(...) that will require much more time to fully build up their capacity and prove their worth.*“¹⁰²⁷ Letztlich wird den südostasiatischen Nachbarn ein fehlender Wille eine sich abzeichnende krieglerische Auseinandersetzung im Vorfeld durch vertrauensbildende Maßnahmen zu lösen, attestiert. *„There is no equivalent of a "never again" moment in the collective consciousness of Asian countries (...)*“¹⁰²⁸ Singapur unterstützt daher das Engagement regionaler wie außerregionaler Mächte in der Region, da diese eine stabilisierende und, bezogen auf die VR China, auch eine ausgleichende Wirkung haben können. *„Second reason to be optimistic is there are multiple stakeholders in the Asia-Pacific region who are committed to be present. Whether it is US, India, Australia and the*

¹⁰²⁴ Ng Eng Hen, Münchner Sicherheitskonferenz, München, 6 Februar 2015, URL: https://web.archive.org/web/20150530185045/http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/sp/2015/07feb15_speech.html#.VWoGjHbP3IU (20 02 2023).

¹⁰²⁵ Ng Eng Hen, Münchner Sicherheitskonferenz, München, 6 Februar 2015, URL: https://web.archive.org/web/20150530185045/http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/sp/2015/07feb15_speech.html#.VWoGjHbP3IU (20 02 2023).

¹⁰²⁶ Ebd. (20 02 2023).

¹⁰²⁷ Ebd. (20 02 2023).

¹⁰²⁸ Ebd. (20 02 2023).

EU.¹⁰²⁹ Multilateralismus ist daher für Singapur, aufgrund seiner geographischen Gegebenheiten, aber auch aufgrund seines Status als Handels- und Wirtschaftszentrum essenziell. Entsprechend positiv werden multilaterale Verträge und Abkommen beurteilt. „...to be part of the Trans-Pacific Partnership (TPP). And the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) is being negotiated.“¹⁰³⁰ Damit wird jeder unilateralen Vormachtstellung, so auch einer möglichen chinesischen, eine klare Absage erteilt.

5.5.3 Der navale Ansatz Singapurs – *means*

„The Republic of Singapore Navy is our nation's first line of defence.“¹⁰³¹ Die Selbstperzeption der Republic of Singapore Navy (RSN) ist vielsagend, sieht sie sich doch, ähnlich wie ihr britisches Vorbild, als das Senior Service der Nation. Auch im Bezug auf die Angehörigen der Marine wird eindeutig die Verbundenheit zum Meer postuliert. „We are the Sons and Daughters of the Sea“¹⁰³² Die RSN ist in acht Flottillen, spezifiziert nach Fähigkeiten, gegliedert.

RSN	Landungsschiffe	Fregatten	Korvetten	U-Boote
Σ RSN	4	6 ¹⁰³³	6	7 (+1) ¹⁰³⁴

Abb. 96: Navale Wirkplattformen der RSN – auszugsweise¹⁰³⁵

Die RSN verfügt über die mit Abstand stärkste U-Boot-Waffe in der Region, die durch den Zulauf von vier Booten der deutschen Klasse 214 mit außenluftunabhängigem Antrieb weiter verstärkt wird. Dies stellt eine beträchtliche Fähigkeitserweiterung der U-Boot Flottille des Stadtstaates dar. Darüber hinaus besitzt die RSN 12 Hochseepatrouillenschiffe. Im Gegensatz zu den Marinen Indonesiens und Malaysias ist die RSN ausschließlich mit

¹⁰²⁹ Ebd. (20 02 2023).

¹⁰³⁰ Ng Eng Hen, Münchner Sicherheitskonferenz, München, 6 Februar 2015, URL: https://web.archive.org/web/20150425050315/http://www.mindef.gov.sg/imindef/pressroom/official_releases/nr/2015/mar/02mar15_nr2.html#VTsgG3bP3IU. (20 02 2023).

¹⁰³¹ <https://www.mindef.gov.sg/web/portal/navy/about/mission>, S. 5, (25 02 2023).

¹⁰³² Ebd. S. 4. (25 02 2023).

¹⁰³³ Vgl. https://en.wikipedia.org/wiki/RSS_Formidable (19 02 2023).

¹⁰³⁴ Vgl. https://en.wikipedia.org/wiki/RSS_Invincible (20 02 2023).

¹⁰³⁵ Abb. 96: Graphik: Autor, Quelle:

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_equipment_of_the_Republic_of_Singapore_Navy (19 02 2023).

hochmodernen und bestens gewarteten Wirkplattformen ausgerüstet.¹⁰³⁶ Durch ihre starke U-Boot-Ausstattung verfügt die *RSN* über regionale *Area Denial* Fähigkeiten, welche in der Zusammenschau mit der höchst sensiblen geostrategischen Lage des Stadtstaates überregionale Auswirkungen haben kann. Damit ist die *RSN* wie folgt einzustufen:

Bewertung <i>RSN</i>		
Quantitative Flottenstärke	+ 60 Wirkplattformen kleine bis mittelgroßer Bauart.	
Qualitative Flottenstärke	Schiffe ausschließlich Neubauten, sehr guter Wartungszustand, Marineflieger nur HS,VLS;	
Klassifikation	<i>Green Water Navy</i> Kategorie II, für Aufgaben exzellent geeignet!	
Leistungsfähigkeit navaler Sektor	Nationale Lizenzproduktion von Korvetten und Schnellbooten.	
Logistische Kapazitäten	Versorgungsfähig <i>Green Water</i> Landbasen abhängig, Stadtstaat;	
Navale <i>Power Projection</i> Fähigkeit	Keine Fähigkeiten, sehr wohl aber <i>Area Denial</i> ;	
Qualitative Humanressource <i>CSG</i>	<i>CSG</i> keinerlei Erfahrung, Ausbildung hochwertig, Verbandstraining	

Abb. 97: Beurteilung *RSN*¹⁰³⁷



¹⁰³⁶ Vgl.

https://web.archive.org/web/20140131171820/http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2013/apr/30apr13_nr.html#.Uuva6HbP3IU (20 02 2023).

¹⁰³⁷ Abb. 97: Graphik: Autor, Quelle: Waters, Conrad, Navies in the 21st Century, 2016, S. 96ff.

Abb. 98 Map Box Marinebasis Changi ¹⁰³⁸

Die Marinebasis Changi, im äußersten Osten der Hauptinsel, nimmt die Masse der navalen Kräfte der *RSN* auf und verfügt über modernste Infrastruktur. Moderate, aber für die Größe der *RSN* als ausreichend zu beurteilende Erweiterungsmöglichkeiten bestehen in nordöstlicher Richtung. Die *RSN* ist ein, bezogen auf die Größe des Stadtstaates, qualitativ und quantitativ überproportional starke, hochmoderne Streitmacht. Sie verfügt aber über keinerlei *Outreach* – Kapazitäten im Sinne einer *Power Projection* Fähigkeit. Dies ist aber auch gar nicht erforderlich und würde Irritationen in der indopazifischen Region hervorrufen, die den Interessen Singapurs, friktionsfrei seine geographische Position nützend ein globaler Handelsplatz zu sein, sogar diametral entgegenlaufen.

5.5.4 Die MSRI – Implikationen für Singapur

Singapur, das Paradebeispiel einer Thalassokratie der Gegenwart, möchte seine Eigenständigkeit und seine privilegierte Position als Handelsplatz von globaler Bedeutung unter keinen Umständen einem Risiko aussetzen. Daher ist Singapurs Reaktion auf die chinesischen Ambitionen dreigeteilt. Außenpolitisch versucht der Stadtstaat, wie auch Indonesien und andere Staaten in Südostasien, eine allzu deutliche Abhängigkeit zur VR China zu vermeiden. Singapur ist an stabilen Verhältnissen in der Region interessiert und versucht daher, im Rahmen seiner Möglichkeiten China, gemeinsam mit Partnern auszubalancieren bzw. einzubinden. In diesem Sinne ist auch Singapurs Ansatz, die VR China enger in das *Asian Regional Forum (ARF)* der *ASEAN* heranzuführen, zu interpretieren.¹⁰³⁹ Die VR China ist Singapurs größter Handelspartner. Alleine aus diesem Umstand heraus ergeben sich, auch im Rahmen der *MSRI*, zahlreiche ökonomische Interdependenzen. Die Mitarbeit des Landes bei Infrastrukturprojekten im Rahmen der *MSRI*, wie dem *Southern Transport Corridor* sei hier exemplarisch angeführt.¹⁰⁴⁰ Sicherheitspolitisch ist Singapur bemüht, einer etwaigen Dominanz der *PLAN* in der indopazifischen Region, abgestützt auf die Infrastruktur der *MSRI*, gemeinsam mit anderen Staaten, wie Indien oder der USA entgegenzutreten. Bezeichnend dafür ist das Einräumen

¹⁰³⁸ Abb. 98: Bearbeitung: Autor, Quelle:

<https://www.google.com/maps/@1.3304265,103.9812304,5963m/data=!3m1!1e3> (04 02 2023).

¹⁰³⁹ Blanchard, Jean Marc, *China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 45.

¹⁰⁴⁰ Vgl. ebd. S. 65.

von Anlegemöglichkeiten für die *USN* an einem Pier der *Changi Naval Base* (vgl. Abb. 98).¹⁰⁴¹ Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die *MSRI* zwar grundsätzlich, aber, wie im Falle Indonesiens, nicht vorbehaltlos unterstützt wird. Daher ist es wenig verwunderlich, dass Singapur als *Tier Two Nation* eingestuft wird.¹⁰⁴²

5.6 Conclusio IV

Abschließend kann somit die Forschungsfrage nach der Einordnung der *MSRI* im gesamtstaatlichen Handeln der VR China und nach den Reaktionen der anderen Akteure auf diese in der Zusammenschau ihrer geopolitischen Interessen (*ends*), deren Handlungsstränge (*ways*) und der eingesetzten Mittel (*means*) wie folgt beantwortet werden:

VR China

1. *Ends*: Es ist die unveränderte Überzeugung der chinesischen Führung, unter Verweis auf die große Historie des Landes, dass der VR China innerhalb einer, von ihr perzipierten, multipolaren Weltordnung eine wichtige Rolle zukommen soll. Folglich spricht sich China daher gegen jegliche Unipolarität oder gar Hegemonialansprüche anderer Mächte in seinem unmittelbaren Vorfeld und, hier relevant, in der indopazifischen Region und der *IOR* aus. Die Realisierung des chinesischen Traumes, also die Wiedervereinigung mit Taiwan, ist in allen chinesischen Strategiepapieren als prioritäres nationales Interesse angeführt. Daneben ist die aus der Sicht Peking's legitime Wiedereinnahme des Platzes als „Reich der Mitte“ ebenso bedeutend, wie angestrebt. Die VR China betont stetig, dass sie diese strategischen Ziele friedlich erreichen möchte. Bei der Umsetzung seiner vitalen Interessen und der angesprochenen Ziele beschreitet China, basierend auf der historischen Strategiekultur des Landes und seiner kommunistischen Vergangenheit, einen eigenständigen Weg. Die maritimen Strategiepapiere bestätigen in ihren Ansätzen und Aussagen dies vollinhaltlich. Doch neben diesen visionären Ansätzen ist der ebenso pragmatische wie immanente Imperativ gegeben, der expandierenden Wirtschaft Chinas friktionsfreie Seeverbindungen zur Verfügung zu stellen. Deren permanentes Funktionieren ist die Basis des steigenden

¹⁰⁴¹ Vgl. Blanchard, Jean Marc, *China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination*; 2019, S. 45.

¹⁰⁴² Vgl. ebd. S. 65.

Wohlstandes und damit der inneren Stabilität Chinas. In letzter Konsequenz ist diese innere Stabilität für den Fortbestand des kommunistischen Regimes überlebenswichtig. Damit kommt der *MSRI* neben der ökonomischen auch eine innenpolitische Bedeutung zu. Diese Kausalität stellt die pragmatische Metaebene des chinesischen strategischen Ansatzes der maritimen Strategie der *PLAN* und der *MSRI* dar. Im Rahmen der *BRI* ist die Realisierung der *MSRI* im Fokus der maritimen Anstrengungen. China möchte damit einerseits seine fragilen Seeverbindungen, seine *strategic passages* absichern und damit seine Verletzlichkeit reduzieren. Doch mit der Erschließung weiterer Handelswege und -partner soll damit letztlich der Einfluss des „Reichs der Mitte“ in der Welt vergrößert werden.

2. *Ways*: Ein Nachweis dafür, dass die *String of Pearls* Strategie das strategische Narrativ der *MSRI* darstellt, konnte nicht gefunden werden. Die *MSRI* wird in militärischen Grundsatzdokumenten nicht erwähnt. Sie stellt vielmehr, militärisch zurückhaltend, aber geoökonomisch konsequent die stringente Umsetzung der strategischen Interessen der VR China in der maritimen Domäne sicher. China ist sich seiner aktuellen militärischen Unterlegenheit im navalen Sektor gegenüber den *USA* bewusst. Zeitgewinn und die Applikation aus einem Mix von zivilen und militärischen Handlungssträngen sind daher für das Erreichen der angestrebten Parität essenziell. Es ist folglich kein Zufall, dass die Militärstrategie bewusst defensiv ausgelegt ist. Das operationelle *A2/AD* Konzept trägt dieser defensiven Strategie Rechnung. China will den Zeitgewinn und den zivil – militärischen Ansatz nützen, um der *PLAN* den Wandel von einer *Green Water Navy* zu einer *Blue Water Navy* zu ermöglichen. Die *PLAN*, wenn auch nur durch das Eröffnen kurzfristiger logistischer Abstützungsmöglichkeiten zu unterstützen, darin liegt, neben den vorrangigen ökonomischen Aspekten, die geostrategische Bedeutung der *MSRI*. Die Diversifikation der verletzlichen Seewege durch die Schaffung von Landkorridoren, dem „*Belt*“, mit Seehäfen als deren Anknüpfung zur maritimen „*Road*“ stellt den geoökonomischen Hintergrund der *MSRI* dar. In einem Satz zusammengefasst: Die maritime Seidenstraße kann als integraler Bestandteil einer gesamtstaatlichen „*Smart Power*“ Strategie chinesischer Prägung bezeichnet werden.

3. *Means*: Primär stellen die neugeschaffenen Häfen der *MSRI* die praktische Umsetzung der Diversifikation der verletzlichen *SLOC* dar. Sekundär stellt die Nutzung dieser Infrastruktur für die *PLAN* die Möglichkeit dar, zumindestens kleinere

Versorgungsmaßnahmen kurzer Dauer durchzuführen. Doch einschränkend ist festzustellen, dass diese logistische Abstützung kein Substitut für vollwertige, dauerhaft nutzbare Marinebasen darstellt. In Zukunft jedoch können diese möglichen Basen der im Aufbau befindlichen Flotte jenen, vor allem logistischen Rückhalt geben, den die *PLAN* zur angestrebten *Power Projection* in den weit entfernten Operationsräumen der *IOR* benötigt. Im Gegensatz dazu dienen die künstlich geschaffenen Stützpunkte im SCM vorwiegend als Substitut, um den Luftschutz über den Kampfverbänden der Marine solange sicherzustellen, bis die Flugzeugträgerkampfverbände ihre volle Einsatzbereitschaft erreicht haben werden. Gleichzeitig schützt die *PLAN* damit den maritimen Teil der chinesischen nuklearen Triade. Letztlich wird der Bedeutung der indopazifischen Region dadurch Rechnung getragen, indem das Schwergewicht der *PLAN* zur Südflotte, nach Hainan, verlagert wurde. Warum also dann diese diplomatische Zurückhaltung? Das Vermeiden jeden direkten Zusammenhanges zwischen der *MSRI* und einem navalen „*Dual Use*“ hat vor allem nachvollziehbare politische und geoökonomische Gründe. Der Erfolg der *MSRI* soll nicht durch offensichtliche militärische Nutzungsabsichten gefährdet werden. Daneben gibt es aber noch einen ganz trivialen Grund für diese Zurückhaltung. Die Nutzung von Basen für die eigene Marine in weit entfernten Einsatzräumen keine Strategie, es ist ein navaler Imperativ! Alfred T. Mahan würde sich an dieser Aussage erfreuen. Der Kreis hat sich geschlossen.

Nach der VR China werden nun Indien und danach Indonesien, Malaysia und Singapur zusammenfassend dargestellt.

Republik Indien

Indien nützte das Ende des Ost-West-Konfliktes und das mit dem Zerfall der Sowjetunion entstandene Machtvakuum, um seinen außen- und sicherheitspolitischen Spielraum wesentlich zu vergrößern. Innenpolitisch bildet das Bewahren der fragilen innerindischen Stabilität die Voraussetzung für ein wirksames außenpolitisches Agieren des Landes. Damit verbunden ist das ultimative außenpolitische Ziel jeder indischen Führung die Erlangung eines ständigen Sitzes im UN-Sicherheitsrat als sichtbares Zeichen der Aufwertung des internationalen Status Indiens. Aufgrund seiner geographisch isolierten Verortung und den unverändert ungelösten Konflikt mit dem Nachbarn Pakistan, kommt

dem effektiven Schutz der *SLOC* eine essenzielle Bedeutung zu. Das friktionsfreie Funktionieren dieser ist, vergleichbar wie bei der VR China, eine Grundvoraussetzung für die indische Wirtschaft. Ein mehrschichtiger, geostrategischer Ansatz soll dies gewährleisten. Teil dieses ist eine Reihe von strategischen Initiativen, allen voran der *Act East Policy* und der Mausam Initiative. Damit will Indien seinen Einfluss in der *IOR* stärken und zugleich regional fokussierte Akzente setzen. Die militärische Absicherung dieses Einflusses und zugleich der verletzlichen *SLOC* soll durch den Ausbau der navalen Kapazitäten der *IN*, militärischer Zusammenarbeit und Abkommen, wie die *QUAD* sowie dem Ausbau von Stützpunkten, „*Necklage of Diamonds*“ erfolgen. Gerade das intensivierte Anstreben von Partnerschaften hinterlegt, dass Indien seine eigenen Möglichkeiten, aber auch Restriktionen, abseits der alltagspolitischen Rhetorik, realistisch einschätzt. Gemeinsam mit anderen Akteuren sollen die maritimen Ambitionen der VR China und damit die *MSRI* in der *IOR* ausbalanciert werden. Gleichzeitig soll der zunehmenden chinesischen – navalen *Power Projection* in der nördlichen *IOR* wirksam entgegentreten werden. Die *MSRI* und der von indischer Seite als sicher beurteilte „*Dual Use*“ Konzeption dieser, führten zu einem zunehmend energischeren außenpolitischen Auftreten. Mittels einer starken Marine möchte Indien seinen strategischen Interessen Nachdruck verleihen, seine potenziellen Partner vom Wert einer Zusammenarbeit überzeugen und gleichzeitig seine überlebensnotwendigen Seeverbindungen effektiv schützen.

Die *IN* möchte mit ihrem verstärkten *Forward Deployment – Presence* diese strategischen Ambitionen umsetzen. Für Indien hat der Ausbau von Marinebasen damit den gleichen Stellenwert wie für die VR China, nur eben unter entgegengesetzten Vorzeichen. Daneben möchte die *IN* mit einem umfangreichen *Contingency and Escalation Planning* die eigene, in der Vergangenheit als zu lang empfundene, Reaktionszeit bei auftretenden Bedrohungen senken. Konsequenterweise hat die *IN* daher das qualitative und quantitative Schwergewicht ihrer Einsatzverbände zur Ostflotte verlagert. Von weiten Teilen der Weltöffentlichkeit nicht wahrgenommen, stellt dies, angesichts des unverändert schwelenden Konfliktes mit Pakistan, eine bemerkenswerte Entwicklung dar. Zugleich setzt die *IN* der zur Südflotte erfolgten Schwergewichtsverlagerung der *PLAN* ihr eigenes Schwergewicht entgegen. Aufgrund des geopolitischen Spannungsfeldes zwischen Indien und der VR China wird die *MSRI*, wie das gesamte chinesische Vordringen in die nördliche

IOR, aufmerksam verfolgt und mit wachsender Skepsis und Ablehnung zur Kenntnis genommen. Die chinesische Perzeption, Indien nicht als einen gleichwertigen Partner wahrzunehmen, trägt wenig zu einem von Indien geforderten Verhältnis auf Augenhöhe bei. Besonders die, aus indischer Sicht mangelnde Einbindung Indiens in die *MSRI* wird abgelehnt und schürt weiter das Misstrauen gegenüber den maritimen und navalen Ambitionen der VR China.

Indonesien, Malaysia und Singapur

Das Ende des Kalten Krieges hatte für die *ASEAN* und damit für die drei südostasiatischen Länder die Konsequenz, dass sie den politischen, kulturellen, wissenschaftlichen aber auch sicherheitspolitischen Austausch mit der VR China intensiviert haben. Allen drei südostasiatischen Akteuren ist gemein, dass sie ihre Mitgliedschaft in der *ASEAN* als einen wesentlichen Eckpunkt ihrer Außen-, Wirtschafts- und Sicherheitspolitik bewerten. Ebenso lehnen all drei, mit Blick auf ihre koloniale Vergangenheit, jegliche hegemoniale Tendenzen, gleich welcher Macht, entschieden ab. Als maritime Nationen mit einer lang zurückreichenden Seefahrertradition ist ihnen die Bedeutung des Seehandels bewusst. Die damit verbundene uneingeschränkte Nutzung der Meere, im Sinne von Mahans „*Commons*“, wird als essenzielle Grundlage der eigenen ökonomischen Existenz beurteilt. Aus dieser Grundhaltung sind sich alle drei südostasiatischen Akteure, wenngleich unterschiedlich akzentuiert, ihrer vielfältigen Vernetztheit – *Interconnectedness* und zugleich ihrer Interdependenz bewusst. Die *MSRI* hat zu einer Intensivierung der Zusammenarbeit in den Bereichen maritime Wirtschaft, Seehandel und maritimer Infrastruktur geführt. Dennoch sind, wie beispielsweise in Malaysia, Großinfrastrukturprojekte unter Hinweis auf die negativen Erfahrungen anderer Staaten, Stichwort Finanzierung, zunehmend umstritten.

Aus dieser Faktenlage heraus haben sich die sicherheitspolitischen Optionen der drei Akteure an ihren ökonomischen Realitäten zu orientieren. Abgeleitet daraus ist, in Anlehnung an Zbigniew Brzezinski, für alle drei Akteure daher festzustellen, dass sie weder die Kapazitäten noch den Willen besitzen über ihr unmittelbares Umfeld hinaus Macht und Einfluss auszuüben.¹⁰⁴³ Navale Machtprojektion – *Power Projection* ist somit weder angestrebt noch militärisch hinterlegbar und würde, aufgrund der Sensibilität der Region,

¹⁰⁴³ Vgl. Brzeziński, Zbigniew, Die einzige Weltmacht, 2008, S. 64.

möglicherweise sogar kontraproduktiv für die Sicherheit der drei Akteure sein. Darüber hinaus ist allen drei Staaten gemein, dass sie, soweit als auch immer möglich, multilaterale Lösungen anstreben und zu allen ausländischen Mächten militärisch eine gewisse Distanz halten. Sie gehen Partnerschaften, Stichwort *QUAD*, dort ein wo es ihren Sicherheitsinteressen aufgrund mittelfristiger Entwicklungen dienlich erscheint. Gerade aufgrund des offensichtlichen Machtzuwachses der VR China und dem damit verbundenen offensiveren Vorgehen der *PLAN*, sind aber auch Tendenzen offenkundig, gemeinsam mit anderen Partnern, wie beispielsweise Indien und den USA, China auszubalancieren. Dies passiert aber nicht offensiv, sondern stets unter Rücksichtnahme auf die Sensibilität und Vielschichtigkeit der südostasiatischen Beziehungskonstellationen. Zusammengefasst lässt sich somit festhalten, dass sich die drei Akteure von etwaigen negativen Folgen des chinesischen Verhaltens absichern wollen, aber gleichzeitig von Pekings Ausstieg wirtschaftlich profitieren möchten. Mearsheimer's Auspruch, dass „*Bandwagoning is a strategy for the weak*.“¹⁰⁴⁴ sei, trifft für die drei südostasiatischen Akteuren aufgrund der Summe ihrer mannigfaltigen ökonomischen *Interconnectedness*, ihrer militärisch begrenzten Möglichkeiten und der sich daraus ergebenden interdependenten Ausrichtung durchaus zu.

¹⁰⁴⁴ Mearsheimer, John, *The Tragedy of Great Power Politics*, 2003, Updated Version, S. 180 und vgl. Abschnitt 3.1.5 Der Offensive Neorealismus im maritimen Kontext, S.82.

6 CONCLUSIO UND AUSBLICK

Ziel dieses Kapitels ist es a) die bisherigen Erkenntnisse in einer Lagefeststellung zusammenzufassen, b) die Frage ob die *MSRI* ein Mittel der *Power Projection* und/oder der *Interconnectedness* ist zu klären, c) mögliche *COA* darzulegen und letztlich die forschungsleitende Frage in Zusammenschau der *Conclusio* zu beantworten.

6.1 Lagefeststellung – was hat sich bisher ergeben?

Conclusio Geographie, maritimer Raum und Seemacht

Die Geographie und die geographische Verortung haben sich als jene konstanten Faktoren bestätigt, welche maßgeblich die grundlegende Ausrichtung, die geostrategischen Ansätze und damit die Ausgestaltung der Außen- und Sicherheitspolitik der Akteure bestimmen. Sie determinieren nachhaltig ihre maritimen Ambitionen aber auch deren geoökonomischen und geostrategischen Initiativen, so auch die *MSRI*. Die zur Beurteilung der Akteure herangezogenen Parameter Alfred T. Mahans haben, weil sie auf den Konstanten der Geographie basieren und von technischen Entwicklungen entkoppelt sind, nichts von ihrer Aktualität eingebüßt, und konnten daher, zeitgemäß adaptiert, im Kontext dieser Arbeit angewendet werden. Ebenso manifestierte sich, dass erfolgreiche geostrategische Ansätze eine kohärente Übereinstimmung von *ends*, *ways* und *means* verlangen und dass dieser Stringenz auch die *MSRI* zu folgen hat. Damit ergab sich, dass eine Einbettung in den gesamtstaatlichen Ansatz der VR China somit zwingend erforderlich ist, was auch nachgewiesen werden konnte.

Es konnte verifiziert werden, dass die See, Alfred T. Mahan's „ (...) *wide common, over which men may pass in all directions*.“¹⁰⁴⁵ und ihre vier Attribute für seefahrende Staaten einen ebenso nachhaltigen wie vielfältigen Einfluss ausüben. Die Zeitlosigkeit dieser vier Attribute, die See als ein Medium des Transports und des Austausches, der Informationsübertragung, als Ressourcenquelle und der Machtausübung, wurde durch eine Reihe historischer Beispiele belegt. Aus der Größe der Weltmeere – *the Commons*, und ihren Attributen ergab sich, gerade in der globalisierten und zunehmend multipel vernetzten Gegenwart, Stichwort *Interconnectedness*, die weltweite Bedeutung dieser. Die Randmeere des südwestlichen Pazifiks und die nordöstliche *IOR* nehmen hier, aufgrund ihrer

¹⁰⁴⁵ Mahan, Alfred, Thayer, The Influence of Sea Power Upon History 1660 -1783, 1890, S.25.

geoökonomischen und geostrategischen Bedeutung zurecht die Position eines maritimen Beziehungszentrums der Gegenwart ein. „*The Indian Ocean is arguably the world's most important trading crossroad.*“¹⁰⁴⁶

Daneben fungieren diese Meere aber auch, im Rahmen der bereits in der Antike festgestellten Uni- und/oder Bipolarität, als ein Medium der Machtentfaltung, der *Power Projection*. Der andauernde Konflikt im Südchinesischen Meer sowie das sich abzeichnende navale Kräfterennen zwischen Indien und der VR China legen dies in exemplarischer Weise dar. Die *MSRI* durchläuft diese fragilen Randmeere sowie eine Reihe weiterer, politisch sensibler und teilweise seerechtlich umstrittener und von einzelnen Akteuren unilateral beanspruchter, Seegebiete. Eben darin konnte der kausale Zusammenhang zwischen Geographie, Ökonomie, Seerecht und Seemacht zur *MSRI* nachgewiesen werden.

Es konnte festgestellt werden, dass ein Akteur, dessen Ansprüche und Bedürfnisse über den regionalen maritimen Raum hinausgehen, daher auch über Elemente verfügen muss, die in der Lage sind auch über große Entfernungen navale Macht zu projizieren. Er muss also zur navalen *Power Projection* fähig sein. Dazu bedarf es, neben einer leistungsfähigen Flotte, auch der permanenten Verfügbarkeit logistischer Einrichtungen, also Marinebasen. Die chinesischen maritimen Ambitionen und Initiativen, wie eben die *MSRI*, bekamen so, als mögliches Mittel chinesischer Machtprojektion einen gänzlich anderen Stellenwert.

Aufbauend auf der Analyse der See wurde Seemacht als Faktor betrachtet. Folgende vier Komponenten dieser konnten identifiziert werden: Erstens, maritime, vor allem wirtschaftlicher Macht, zweitens navale Macht, drittens, das Vorhandensein entsprechender geographischer Gegebenheiten und viertens ein diesen Faktoren Rechnung tragender geostrategischer Ansatz.¹⁰⁴⁷ In einem Satz zusammengefasst bedeutet dies, dass Seemacht ein Zusammenspiel von verschiedensten Fähigkeiten – *means*, eine den entsprechenden natürlichen und gesamtstaatlichen Voraussetzungen Rechnung tragenden schlüssigen Teil- und Gesamtstrategie – *ways* und die Einbettung in einen gesamtstaatlichen Ansatz – *Comprehensive Approach* und realistischen Zielvorgaben – *ends*, ist. Damit konnte die Aktualität der Thesen Sir Julian S. Corbetts eindeutig verifiziert

¹⁰⁴⁶ Pandaya, Amid A., *Maritime Commerce and Security: The Indian Ocean*, 2011, S.18.

¹⁰⁴⁷ Vgl. Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, *Seemacht - Von der Antike bis zur Gegenwart*, 1986, S.31.

werden. Bezogen auf die Beurteilung der hier im Mittelpunkt stehenden Akteure war somit festzustellen, dass diese vier Komponenten in mehr oder weniger großer Ausprägung vorhanden sein müssen, um überhaupt Seemacht entfalten zu können.

Seemacht ist, die historischen Beispiele belegten dies, zeitlos und deren Aufrechterhaltung war somit auch in der historischen Betrachtung eine Kombination maritim-ökonomischer Faktoren und navaler Macht. Sie ist die Fähigkeit, wirtschaftliche und strategische Interessen unter spezifischer Nutzung der Ozeane wahrzunehmen. Seemacht ist folglich das Resultat aus den Faktoren Flotte (*Naval Power*), see-strategische Lage (*Maritime Power*), Geographie und Strategie. Bezogen auf Beurteilung der Akteure dieses Forschungsprojekts, allen voran die VR China und ihre maritimen Ambitionen, wie eben die *MSRI*, bedeutet dies, dass diese Komponenten und Faktoren auch im 21. Jahrhundert nichts von ihrer Aktualität eingebüßt haben.

Conclusio – Grundlagen der Internationalen Beziehungen

Zur komplementären Beurteilung der Ausrichtung der Akteure im System der Internationalen Beziehungen wurden zwei Theorieansätze herangezogen. Der offensive Neorealismus fand Anwendung, weil alle Akteure Nationalstaaten sind und sie sich im anarchischen System der Internationalen Beziehungen zurechtzufinden haben. Da sie diesem System nicht entkommen können, bildet es, ähnlich der Geographie eine Konstante. Ebenso können und müssen die Akteure versuchen, die Ausformung dieses anarchischen Systems zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Für große Mächte stellte sich hier die Fähigkeit zur Durchsetzung ihrer nationalen Interessen, hier im maritimen Umfeld als essentiell heraus. Die Interdependenztheorie wurde herangezogen, weil alle Akteure durch ihre bi- und multilateralen, wechselseitigen Beziehungen und Vernetzungen – *Interconnectedness*, ihren Abhängigkeiten und Verwundbarkeiten – *Vulnerability* Interdependenz in einer permanenten Wechselwirkung stehen. Ebenso konnte nachgewiesen werden, dass eine Reihe von innen- und gesellschaftspolitischen Faktoren maßgeblich für die Ausgestaltung ihrer Handlungsstränge mitverantwortlich zeichnet. Die unter dem Eindruck der durch die Globalisierung vorangetriebenen, stetig voranschreitende multiple *Interconnectedness* war, neben den hier angesprochenen Faktoren der ausschlaggebende Grund für die Wahl der Interdependenztheorie. Dadurch konnte eine komplementäre und damit umfassende Beurteilung sowohl der Akteure, als auch der *MSRI* durchgeführt werden. Aus der

Abwägung der die Möglichkeiten und Restriktionen des Akteurs entsprechend berücksichtigenden Vorgangsweise ergab sich ein Spannungsfeld, in welchem sich der dieser zu bewegen hat. Wie er dieses Spannungsfeld zu seinen Gunsten beeinflussen kann und wie seine Verortung im System der Internationalen Beziehungen erfolgt, bestimmt in letzter Konsequenz seine Überlebensfähigkeit. Geographie und geographische Verortung, das geoökonomische und geostrategische Spannungsfeld Land- und Seemacht sowie das System der Internationalen Beziehungen, bildeten somit jenen Rahmen, innerhalb dessen sich die Analyse der Akteure dieses Forschungsprojektes zu bewegen hatte.

Conclusio Akteure

Gesamtbewertung Geographie und Ökonomie				
VR China	63	16	- 4	75
Indien	18	46	- 5	59
Indonesien	36	34	- 6	64
Malaysia	45	28	- 6	66
Singapur	67	10	- 10	67

Abb. 99 Gesamtbewertung Akteure Geographie und Ökonomie ¹⁰⁴⁸

VR China

Die VR China war, zumindestens bis zum Beginn der 2010-Jahre, seiner kontinental-geographischen Verortung folgend, als Landmacht anzusprechen. Ab diesem Zeitpunkt wurde die bereits von ranghohen Vertretern der KPCh und des Militärs angekündigte „*Hinwendung zur See*“ immer deutlicher und akzentuierter sichtbar. Aufgrund ihrer positiven Humanfaktoren, der küstennahen Bevölkerungskonzentration, der ausgezeichneten Erschließung von der Seeseite her und der Leistungsfähigkeit ihres maritimen Sektors wies die VR China im Spannungsfeld Land- und/oder Seemacht zunehmend die navalen und maritimen Vorraussetzungen für eine Seemacht auf. Diese Faktoren, gemeinsam mit der Implementierung der *MSRI* sowie die zunehmende Leistungsfähigkeit der *PLAN* erlaubten es China, dass die, vor allem aus ihrer geographischen Verortung sich ergebenden Nachteile und die daraus resultierenden Abhängigkeiten zumindestens in Teilen reduziert werden konnten. Aufgrund ihrer dargelegten geostrategischen und geoökonomischen Voraussetzungen befand sich die VR

¹⁰⁴⁸ Abb. 99 Graphik: Autor, Quelle: Autor

China über den gesamten Beobachtungszeitraum in einem Spannungsfeld von navaler *Power Projection* und ökonomischer *Interconnectedness*.

In der Frage nach den Indikatoren für eine grundlegende Ausrichtung der maritimen Strategie der VR China nach Mahan oder Corbett wurde verifiziert, dass bis zum Beginn der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts eher eine Anlehnung an die Thesen Corbetts festzustellen war. Danach wurden bei der chinesischen Marine Tendenzen einen deutlich offensiveren, den Prinzipien Alfred T. Mahans folgenden Kurs zu beschreiten, eindeutig erkennbar. Dies manifestierte sich über den gesamten Beobachtungszeitraum einerseits in den Aussagen hoher Entscheidungsträger der *PLAN*, in konzeptionellen Dokumenten, aber auch im geführten Diskurs um die künftige Ausrichtung dieser. Aufgrund des Fehls von logistischen Basen wurde die permanente Präsenz von größeren Einheiten, oder gar einer CSG in weit entfernten Gewässern nicht festgestellt. Die vor allem von amerikanischer und indischer Seite bemühte *String of Pearls* Strategie als geostrategisches Narrativ der *MSRI* konnte, zumindestens in offiziellen Dokumenten der VR China, nicht nachgewiesen werden. Vielmehr wurde die Frage nach einer möglichen Dualität der *MSRI* durch die Imperative der geostrategischen Lage der VR China und den sich daraus ergebenden Nachteilen, wie den extrem verletzlichen *SLOC* sowie der limitierten *Power Projection* Fähigkeit der *PLAN*, kausal hinterlegt.

Die Forschungsfrage ob der maritime Ansatz der VR China im Allgemeinen sowie der *MSRI* im Speziellen als Indikator für einen, den Prinzipien des Realismus folgenden, *Power Projection* forcierenden Kurs zu bewerten sei, oder dieser eine Fortführung der bisherigen, defensiven maritimen Ausrichtung Chinas im Sinne der Interdependenz - *Interconnectedness*, darstellt, wird in der Zusammenschau der Erkenntnisse nun vollständig wie folgt beantwortet:

Grundsätzlich ist die VR China im Rahmen der Internationalen Beziehungen aufgrund ihrer kontinentalen und maritimen – geographischen Abhängigkeiten, eindeutig als interdependent anzusprechen. Doch gerade im Falle Chinas treten, einhergehend mit der rasanten wirtschaftlichen und militärischen Entwicklung, zunehmend neorealistische Tendenzen zutage. Chinas Verhalten im Südchinesischen Meer sei hier beispielhaft angeführt. Die *MSRI*, als Teil der *BRI*, eingebettet in einen gesamtstaatlichen Ansatz der VR China, trägt dazu bei, deren Handlungsoptionen nachhaltig zu erweitern und beeinflusst folglich auch die grundsätzliche Ausrichtung Chinas im Rahmen der Internationalen

Beziehungen. Sie, die maritime „*Road*“, stellt die komplementäre Ergänzung des terrestrischen „*Belt*“ der *BRI* dar. Die Bedeutung der *MSRI* für den inneren Zustand der VR China liegt darin, dass sie durch ihren multiplen, vielschichtigen, vordergründig vor allem ökonomischen Ansatz eine wesentliche Beitragsleistung zur ökonomischen Prosperität und damit zur innenpolitischen Stabilität Chinas leistet. Damit einhergehend erschließt sie neue Märkte und Absatzmöglichkeiten in mitunter weit entfernten Regionen. Durch ihre auf den chinesischen Bankensystem basierenden, maritimen Infrastrukturprojekten vergrößert sie sowohl die Abhängigkeiten der Partnerstaaten als auch den Einfluss Chinas in der Region. Damit folgt neorealistischer Machtzuwachs der vordergründigen ökonomischen Interdependenz.

Indien

Im Spannungsfeld Land- und/oder Seemacht ist festzuhalten, dass Indien vor allem aufgrund der permanenten und bislang ungelösten Grenzkonflikte mit der VR China aber vor allem mit Pakistan zumindestens bislang, eher als kontinentale, also Landmacht anzusprechen war. Seine geostrategisch ausgezeichnete Positionierung, seine positiven Humanfaktoren, und das Entwicklungspotenzial seines maritimen Sektors lassen Indien jedoch zunehmend als eine aufstrebende Seemacht in Erscheinung treten. Die, aufgrund der terrestrischen Isolierung, ökonomische Notwendigkeit des Seehandels und permanent zur Verfügung stehende sichere *SLOC* hinterlegen diese Hinwendung zur See als ein Imperativ indischer Handlungsstränge. Gerade aufgrund der dargelegten geographischen, ökonomischen und politischen Parameter und Rahmenbedingungen befand sich Indien, vergleichbar mit der VR China, über den gesamten Beobachtungszeitraum in einer, letztlich auch selbst mit zu verantwortenden Zwangslage von angestrebter navaler *Power Projection* in der *IOR* und zwingender ökonomischer *Interconnectedness*. Aus dieser heraus war und ist die negative indische Reaktion auf das maritime Vordringen Chinas und damit auf die Implikationen der *MSRI*, geostrategisch nachvollziehbar.

Die indische Marine war im gesamten Beobachtungszeitraum, aufgrund der vorhanden *means*, ganz im Sinne Corbetts, eindeutig defensiv auf die Behauptung indischer Interessen in ihrem unmittelbaren Vorfeld, der nördlichen *IOR*, ausgerichtet. Doch gerade unter Premierminister Narendra Modi wurde eine deutlich offensivere Akzentuierung der navalen Strategie im Sinne Mahans wahrgenommen. Dies ging einher mit einem merklichen

quantitativen und qualitativen Kapazitätswachst der indischen Marine. Manifestiert wurde dies durch den Zulauf des ersten indigenen Flugzeugträgers sowie durch die im Aufbau befindliche seegestützte Komponente der indischen nuklearen Triade.

Im Falle Indiens ist daher, ähnlich wie bei der VR China, eine grundsätzlich interdependente Ausrichtung anzunehmen. Diese ist zu begründen mit der geopolitisch kontinentalen Bindung Indiens, zugleich aber mit der ökonomischen Ausrichtung zur See und der sich daraus ergebenden multiplen *Interconnectedness*. Das außenpolitische Verhalten der Republik Indien weist, ebenso eine Parallele zur VR China, in den letzten Jahren jedoch zunehmend neorealistischen Tendenzen auf.

Die Implikationen der *MSRI* auf die Beziehungen zu Indien sind ebenso vielfältig wie weitreichend. Zunächst wird das chinesische Vordringen in die nördliche *IOR* aufmerksam verfolgt, zugleich aber mit Befremden und Misstrauen quotiert. Die aus indischer Sicht ebenso mangelnde, wie zu spät erfolgte Einbindung Indiens in die Konzeption der *MSRI* wird als den bilateralen Beziehungen wenig dienlich eingeordnet. Die indische Perzeption, von der VR China auch bei der Ausgestaltung der *MSRI* nicht als ein gleichwertiger Partner auf Augenhöhe wahrgenommen zu werden, schürt das bereits vorhanden Misstrauen gegenüber den maritimen und navalen Ambitionen der VR China. Indien opponiert daher gegen das Projekt, zumal es sich übergangen und in seiner nationalen Ehre verletzt sieht. Dies ist besonders bedenklich, da gerade die Einbindung Indiens und folglich dessen Unterstützung für die *MSRI*, die Erfolgsaussichten der Initiative wesentlich vergrößern würde. Doch das Gegenteil ist der Fall. Das indische Verhalten bestand bislang vor allem in der Einnahme gegensätzlicher Haltungen und Handlungen zur *MSRI*. Eine wesentliche Implikation auf deren Implementierung war die noch stärkere Fokussierung der indischen Außen- und Sicherheitspolitik auf die indopazifische Region. Dies stellte, angesichts der jahrzehntelangen Konzentration auf Pakistan, im wahrsten Sinn des Wortes eine 180 Grad Kehrtwendung dar.

Indonesien, Malaysia und Singapur

Die drei hier im Mittelpunkt stehenden Staaten des indopazifischen Archipels, Indonesien, Malaysia und Singapur, sind ihrer geographischen Verortung und ihrer maritim dominierten Geographie folgend, eindeutig zur See hin orientiert. Gemein ist diesen, ob als Inselstaaten, wie im Falle Indonesiens und Singapurs oder halbinselhaft wie bei Malaysia,

dass sie, in Relation zu ihrer unterschiedlichen Größe, über einen ausgezeichneten Zugang zum Meer verfügen. Eine weitere festgestellte Gemeinsamkeit ist, dass sie alle über stetig an Bedeutung gewinnende, maritime Industrien besitzen und traditionelle Seehandelsnationen sind. Alle drei sind daher als maritime Akteure anzusprechen. Trotz der festgestellten positiven Parameter in den Bereichen Geographie und geographische Verortung, Ökonomie, Humanfaktoren und natürlicher Ressourcen waren und sind sie, aufgrund der auch in naher Zukunft absehbaren Limitationen ihrer navalen Möglichkeiten, keine Seemächte. Die nachgewiesene eher defensivere Ausrichtung ihrer Sicherheits- und Verteidigungspolitik ist folglich kausal ableitbar.

Alle drei sind in einem geographisch hochsensiblen Raum, dem Übergangsbereich zweier Weltmeere, Pazifik und Indischer Ozean, verortet. Durch deren Hoheitsgewässer führen strategische Seeverbindungen, allen voran die Straße von Malakka, von globaler ökonomischer Bedeutung. Damit liegen sie grundsätzlich maritim, wie auch naval, in einer ausgezeichneten Position. Bei einer Sperre dieser sind nur weiträumige und daher mit großen wirtschaftlichen Nachteilen verbundene Umgehungsmöglichkeiten vorhanden. Es hat sich erwiesen, dass alle diese Staaten zunehmend ökonomisch und gesellschaftlich miteinander vernetzt – *interconnected* und auch voneinander abhängig – *interdependent* sind.

Im Spannungsfeld von ökonomischer *Interconnectedness* und navaler *Power Projection* stellen sich die Implikation für die indopazifische Region als ein maritimes Beziehungszentrum, zusammengefasst wie folgt dar:

Die explorierten Parameter hinterlegen die ökonomischen Implikationen der *MSRI* auf die indopazifische Region, die sich, wenngleich unterschiedlich nuanciert, sowohl geoökonomisch wie auch geostrategisch als weitreichend darstellen. Geoökonomisch manifestiert das Volumen der Handelsbeziehungen zur VR China eine ökonomische *Interconnectedness* wenngleich, zumindestens teilweise, in einer zunehmenden Dependenz zugunsten der Volksrepublik. Wenngleich die unmittelbaren Implikationen, wie die Realisierung von Infrastrukturprojekten eher überschaubar waren, so bestanden die Implikationen der *MSRI* in der indopazifischen Region ganz wesentlich darin, dass sie den Trend der zunehmenden wirtschaftlichen Abhängigkeit zugunsten der VR China ausbauten. Ebenso war eine wesentliche Implikation der *MSRI*, dass sich mit ihr die

Aufmerksamkeit der VR China zunehmend auf die Region richtete und dies auch gegenwärtig unverändert tut.

Die Implementierung der *MSRI* änderte jedoch nichts daran, dass die vier Akteure außen- und sicherheitspolitischen an stabilen Verhältnissen in der Region interessiert waren und sind. Alle vier Staaten, versuchten unter dem Eindruck der Implikationen der *MSRI* und im Rahmen ihrer Möglichkeiten, die VR China und ihre maritimen Ambitionen, gemeinsam mit Partnern auszubalancieren bzw. diese einzubinden. Hierbei kam insbesondere Indien, als den südasiatischen Antipoden Chinas in der Region, eine ganz wesentliche Rolle zu. Alle drei südostasiatischen Akteure versuchten darüber hinaus über den gesamten Beobachtungszeitraum eine allzu deutliche Abhängigkeit zur VR China zu vermeiden. Über den gesamten Beobachtungszeitraum konnte aber auch eine ungebrochene und teilweise anwachsende Skepsis gegenüber der *MSRI* festgestellt werden. Will die *MSRI* daher erfolgreich sein, ist das Setzen von vertrauensbildenden Maßnahmen „*Trust building*“ das Gebot der Stunde.

Dadurch, dass die drei südostasiatischen Akteure in einem geographisch hochsensiblen Raum, dem Übergangsbereich zweier Weltmeere verortet sind kommt der indopazifischen Region, allen voran Indonesien, somit tatsächlich die eingangs angenommene globale Brücken-, wie auch „Bruchlinien-“ Funktion zu. Gerade diese geographische Verortung begründet ihre globale seestrategische Bedeutung. Dieser Umstand, aber auch die Tatsache, dass sich an dieser Linie die Interessen der beiden bevölkerungsreichsten Staaten der Welt überschneiden, zentriert die indopazifische Region daher tatsächlich als ein maritimes Beziehungszentrum der Gegenwart in den Fokus der internationalen Aufmerksamkeit. Eine Aussage des österreichischen Außenministers Alexander Schallenberg vom 16. April 2023 hinterlegt dies. „*Der Indopazifik ist Wachstumsregion, Aorta der Weltwirtschaft und geoökonomisches Gravitationszentrum zugleich.*“¹⁰⁴⁹ Die Bedeutung der *MSRI* für die indopazifische Region als essenzieller Teil dieses Gravitationszentrum liegt folglich darin, dass jede ihrer Implikationen überregionale, ja globale Konsequenzen nach sich ziehen könnte.

¹⁰⁴⁹ Schallenberg, Alexander (2023) Interview: „Österreich fühlt Puls an der Aorta der Weltwirtschaft“, In: Tageszeitung Kurier, 16. April 2023, S. 9.

6.2 Die *MSRI* – Mittel der *Power Projection* und/oder *Interconnectedness*

In Beantwortung des ersten Teiles der forschungsleitenden Frage/These, wie sich die *MSRI* der VR China unter dem Aspekt eines angenommenen „*Dual Use*“ darstellt, wird wie folgt vorgenommen.

Die Maritime Seidenstraße stellt sich, gegliedert in geographische – geostrategische, ökonomische und innenpolitische Bereiche wie folgt dar.

Die geographischen und geostrategischen Voraussetzungen der VR China ermöglichen die Implementierung der *MSRI*, weil

- a) deren Landgrenzen, konkret die menschenleeren Plateaus Tibets, die Wüsten Taklamakan und Gobi sowie die mongolischen Steppen dem chinesischen Kernland („Neidi“) jene strategische Tiefe geben, welche ausreichend lange Reaktionszeiten und folglich strategische Reaktionsmöglichkeiten erst möglich macht,
- b) sich mit den Hochplateaus Tibets die Quellgebiete der großen Flüsse, welche die Grundlage der Bewässerung und damit der landwirtschaftlichen Nutzung sowie des maritime Binnenwassertransportsystem darstellen, die strategische Wasserversorgung in chinesischer Hand und somit sicher vor dem Zugriff Dritter ist,
- c) die zumindest 25 Jahre dauernde Unterbrechung des Ost-West-Konfliktes zu einer Schrumpfung des Militärpotenzials Russlands in Sibirien führte. Darüber hinaus war und ist die nunmehrige RF damit beschäftigt, ihre West- und Südwestflanke, Tschetschenien, Georgien, die Krim und die Ukraine zu konsolidieren und somit keine direkte terrestrische Bedrohung mehr darstellt,
- d) Indien aufgrund der geographischen Trennung durch den Himalaya sowie seiner wirtschaftlichen und militärischen Möglichkeiten und Limitationen keine unmittelbare Bedrohung darstellt.
- e) Als Konsequenz dieser Parameter und Entwicklungen wurden Ressourcen für den Aufbau der *PLAN* und damit für die Etablierung der chinesischen Seemacht frei.

Die *MSRI* ist ein ökonomisches Paradigma, weil

- a) sie die seegestützte Komponente der *BRI* darstellt und diese, eingebettet in einen gesamtstaatlichen Ansatz, supplementär ergänzt,
- b) sie neue Absatzmärkte in SOA, Südasien und Afrika für die Wirtschaft der VR China erschließt,
- c) sie die fragilen *SLOC*, *Stichwort* „*Malakka-Dilemma*“ der VR China einschließt, durch Diversifikation deren Verletzlichkeit verringert und gleichzeitig durch die Option der Einbindung der *PLAN* erstmalig Möglichkeiten eröffnet, diese auch militärisch abzusichern,
- d) sie dazu beiträgt Indonesiens, Malaysias, und Indiens Abhängigkeit von intensiven wirtschaftlichen Beziehungen zur VR China aufrechtzuerhalten,
- e) sie durch ihre Infrastrukturprojekte, allen voran der Modernisierung und Erweiterung der Häfen, dazu beiträgt, diese auf konkurrenzfähiges Niveau zu bringen,
- f) sie, trotz aller Risiken, die wichtigste Verbindung nach Afrika, dem Mittleren Osten und Europa darstellt und gerade unter dem Eindruck des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine, in ihrer Bedeutung sogar noch gewonnen hat,
- g) ihre Finanzierung vor allem durch chinesische Banken (*AIIB*) erfolgt und damit die mannigfaltigen Dependenz der teilnehmenden Staaten sogar noch verstärkt werden.

Die *MSRI* ist innenpolitisch für die VR China wichtig, weil

- a) die mit ihr neu erschlossenen Export- und Absatzmärkte Wirtschaftswachstum generieren und damit bestehende Arbeitsplätze in China absichert und neue geschaffen werden,
- b) mit den Infrastrukturprojekten in den Partnerländern der *MSRI* tausenden chinesischen Arbeitnehmern neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen und damit der Druck vom Inlandsarbeitsmarkt vermindert wird,
- c) der chinesische Banken- und Kapitalmarkt die Möglichkeiten des *COFDI* in den Ländern der *MSRI*, also auch und gerade in SOA, essenziell erhöht. Damit werden neue Finanzmärkte erschlossen, zu deren Rekapitalisierung ein Beitrag geleistet und damit die Attraktivität der VR China als Finanzplatz erhöht,

- d) eine prosperierende chinesische Wirtschaft einen wesentlichen Faktor der innenpolitischen Stabilität darstellt und somit in letzter Konsequenz dazu beiträgt das Überleben des kommunistischen Regimes zu gewährleisten.

Die *MSRI* ist ein geostrategisches Mittel,

- a) zur Wahrnehmung der chinesischen navalen Interessen zur See und zur Diversifikation der verletzlichen *SLOC*. Sie trägt damit im neorealistischen Sinne, zu einer Reduzierung der Abhängigkeit und Verletzlichkeit der VR China bei.
- b) zur Überwindung der ersten Inselkette in südlicher Richtung und zur Absicherung des Einflusses in den sogenannten „Nahen Gewässern“ (Bohai),
- c) zur Absicherung des navalen Teils der nuklearen Triade, konkret der strategischen Atom-U-Boot – *SSBN*- Basis Sanya auf Hainan, durch die Abschirmung des Südchinesischen Meeres als Operationsbasis für diese *SSBN*,
- d) zur Beitragsleistung für eine offensivere Ausrichtung der *PLAN* im Sinne Mahans und damit zu einer global wirksam werdenden *Blue Water Navy*, abgestützt auf zumindestens für Versorgungsmaßnahmen mittleren Umfangs nutzbaren Basen.
- e) und leistet als integraler Bestandteil der *BRI* einen essentiellen Beitrag zur Wiederherstellung der historischen Größe Chinas in seinem Selbstverständnis als „Reich der Mitte“ sowie
- f) der chinesischen maritimen *Smart Power* Version und damit eine umfassende Alternative zum westlich orientierten maritimen Seehandel.

In der Zusammenschau der dargelegten Faktoren ist *MSRI* folglich „*Dual Use*“, weil

- a) ihre Anlage als *Smart Power* Mittel der traditionellen – subtilen chinesischen Vorgangsweise entspricht,
- b) die militärische Notwendigkeit Basen zu nutzen ein navaler Imperativ ist, aber auch wirtschaftlich, Stichwort Kostenreduktion, essentielle Vorteile für die *PLAN* mit sich bringt,
- c) damit die Machtprojektion der *PLAN* einen logistischen Rückhalt erhält, somit im Indischen Ozean erst möglich wird und die militärische Absicherung der fragilen *SLOC* im Rahmen eines *Smart Power* Ansatzes plausibel realisierbar ist,

- d) die zu schaffenden terrestrischen Pipeline- und Wirtschaftskorridore in Myanmar und Pakistan erst durch die Häfen der *MSRI* eine sinnvolle Anbindung und somit Nutzung erfahren,
- e) das Projekt unter dem Banner des wirtschaftlichen Fortschritts auch geopolitische *Power Projection* ermöglicht,
- f) der in der Einleitung angenommene „*Dual Use*“ des Projektes in hochrangigen leitlinienggebenden Dokumenten der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik, wenn auch verklausuliert, angesprochen wird,
- g) das aus der geostrategischen Verortung Chinas und den Imperativen der chinesischen Wirtschafts- und Sicherheitspolitik ableit- und nachvollziehbar ist.

Die *MSRI* ist, mit Fokus auf die maritime Ökonomie somit ein integraler Bestandteil eines breitangelegten (*BRI*, *AIIB*, navale Expansion), nachhaltig ausgerichteten, langfristig geplanten gesamtstaatlichen Ansatzes der alle Mittel des Staates nach *DIME* umfasst.

Die *MSRI* versucht mit diesem Zugang das forschungsleitende Spannungsfeld *Power Projection* versus *Interconnectedness* zu entschärfen und dies in eine Gesamtstrategie zu integrieren. Deren philosophische Metaebene ist, wie das der gesamten *BRI*, das Konzept des Tian – Xia, als Weltordnungstheorie. Diese Theorie stellt die philosophische Legitimation des staatlichen Handelns und damit der Maritimen Seidenstraße dar. Die *MSRI* stellt damit die chinesische Version der sogenannten „*Smart Power*“ Strategie von Hillary Clinton dar. Dabei ist sie jedoch keine bloße Nachahmung, sondern basiert auf der chinesischen Tradition und deren Werten, den Eigenheiten der chinesischen Mentalität und Prägung und eines Jahrhunderte alten historischen Narratives. Sie berücksichtigt die chinesische Geographie als Konstante und führt letztlich eine geopolitische Gesamtanalyse der Stärken und Schwächen der eigenen Optionen und jene der wichtigsten Konkurrenten, allen voran der USA, durch. Dadurch gibt sie eine ebenso komplexe wie kausal stimmige eigenständige Handlungsoption vor.

6.3 Maritime Handlungsoptionen – COA und deren Implikationen

Aufbauend auf der Conclusio ist es nun das Ziel, im Blickwinkel der Theorien der Internationalen Beziehungen, die letzte noch offen Forschungsfrage, jene nach den möglichen COA der VR China und deren Implikationen auf die Akteure der

indopazifischen Region zu skizzieren. Dabei werden diese nach Eintrittswahrscheinlichkeit sowie deren nationalen und internationalen Auswirkungen beurteilt. Die folgende Abbildung 100 stellt die Analysefelder dieser Arbeit und deren Wechselwirkung graphisch dar.

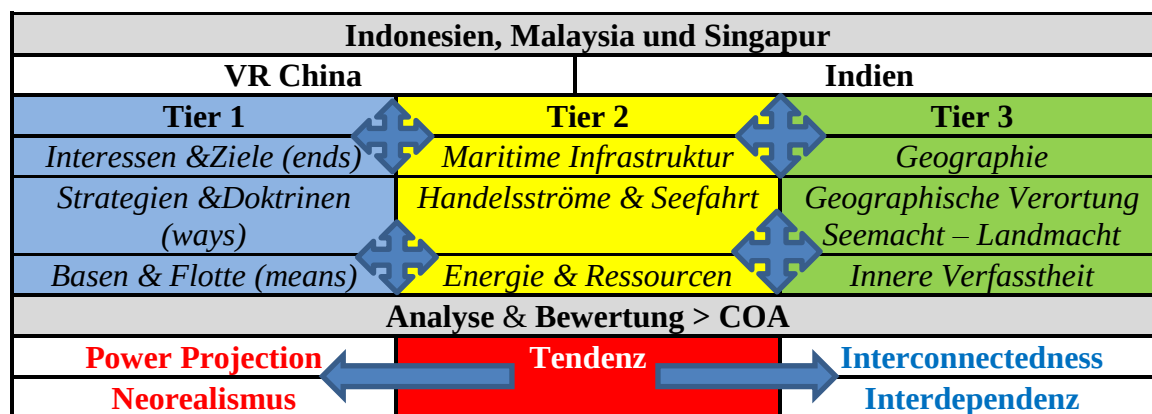


Abb. 100: Analysemodell der Akteure ¹⁰⁵⁰

VR China

Auf Basis der bisherigen Ergebnisse und Feststellungen ergeben sich für die VR China somit drei mögliche COA:

Offensiv – neorealistisch: Diese geopolitische Ausrichtung orientiert sich an den Grundzügen des Neorealismus mit dem Ziel, die nationalen Interessen der VR China möglichst zeitnah und entgegen offener Widerstände unilateral durchzusetzen.

Die Anwendung dieses COA würde einen signifikanten Kurswechsel der chinesischen Außen- und Sicherheitspolitik bedeuten. Mit dem deutlich aggressiveren außenpolitischen Agieren Chinas wäre ein offensiveres Auftreten der PLAN bis hin zur militärischen Eskalation nicht mehr auszuschließen.

Die Umsetzung dieses Ansatzes stünde im schroffen Gegensatz zur traditionellen chinesischen strategischen Denkweise und käme einem Bruch dieser Tradition gleich.

Wirtschaftspolitisch würde die, sich aus diesem Ansatz ergebende sicherheitspolitische Unsicherheit, schwerwiegende globale Konsequenzen nach sich ziehen. Damit wäre die Fortführung des ökonomischen Aufschwunges Chinas der vergangenen Jahre zumindest

¹⁰⁵⁰ Abb. 3: Tabelle: Autor, Quelle: Autor

massiv gefährdet, wenn nicht gar verunmöglicht. Das Fortführen der *BRI* und damit der *MSRI* würde auf unmittelbaren, nachhaltigen und entschlossenen Widerstand aller regionalen, aber auch überregionalen Akteure stoßen. Mittelfristig würden diese Implikationen die *MSRI* in ihrer Gesamtheit in die Bedeutungslosigkeit führen. Die Folgen all dieser Entwicklungen hätten dramatische, negative Auswirkungen auf die chinesische Wirtschaft. Als Folge davon wäre die bisherige relative innenpolitische Stabilität nachhaltig gefährdet. In letzter Konsequenz wären damit auch der Machtanspruch der KPCh und ultimativ der Fortbestand des kommunistischen Regimes massiv in Gefahr.

Sicherheitspolitisch würde dieser *COA* mittelfristig zu massiven Implikationen mit Indien und den drei südostasiatischen Akteuren führen. Die Gefahr einer, wenn auch zunächst nur regional begrenzten, militärischen Auseinandersetzung würde enorm ansteigen. Die Tragweite dieser wäre aus heutiger Sicht für die VR China weder abschätzbar, noch in weiterer Folge durch sie beherrschbar.

Mit der de facto Aufgabe der *MSRI* wäre im navalen Bereich der *PLAN* mittelfristig jegliche Möglichkeit zur *Power Projection* entzogen und die Sicherung der fragilen Seeverbindungen auf Basis des gegenwärtigen Fähigkeitsspektrums der *PLAN*, nicht möglich.

In Anbetracht der Analyse der bisherigen chinesischen Vorgangsweise und aufgrund der mit diesem Kurswechsel zwangsläufig junktimierten unabsehbaren, negativen Konsequenzen, wird dieser zwar als der sicherheitspolitisch gefährlichste, jedoch unwahrscheinlichste *COA* bewertet.

Defensiv – isolationistisch: Dieser *COA* impliziert eine merkliche Reduktion der chinesischen Ambitionen und damit den Übergang zu einem eher isolationistischen, auf die Befriedigung der innerchinesischen Herausforderungen konzentrierten Ansatz.

Die *BRI* und die *MSRI* würden damit wirtschaftspolitisch ad absurdum geführt werden. Dies hätte zwangsläufig einen enormen Ansehensverlust Chinas in der Welt zur Folge.

Mit dieser nach innen gewandten, defensiven Neuorientierung, wäre eine deutliche Rücknahme der außen- und sicherheitspolitischen Ambitionen und das Zurückfahren der militärischen Rüstung im Allgemeinen sowie der maritimen Komponente im Speziellen verbunden. Mittelfristig hätte dies zur Folge, dass der *PLAN*, ein bislang wesentliches

Instrument des militärstrategischen Handelns, zunehmend ihre Glaubwürdigkeit genommen werden würde.

Sollte China seinen bisherigen Kurs radikal in die Gegenrichtung des vorher beschriebenen COA ändern, käme dies einer völligen Neudefinition seiner nationalen Interessen, allen voran der Wiedergewinnung der historischen Größe sowie der Wiedervereinigung mit Taiwan und damit einer vollkommenen Neuorientierung Chinas gleich.

Die teilweise oder sogar gänzliche Aufgabe der nationalen Ziele erscheint unrealistisch, zumal dies durch die bislang getroffenen Feststellungen sowie durch das aktuelle Verhalten der VR China nicht zu belegen ist. Dieser COA ist zwar für die anderen vier Akteure der am wenigsten herausfordernde, wäre aber für China jener mit den geringsten Erfolgsaussichten und ist folglich als unrealistisch zu bewerten.

Fortschreibung mit neorealistischen Akzenten: Dieser COA bedeutet das Beibehalten des bislang erfolgreichen, tendenziell interdependenten Kurses mit neorealistischen Tendenzen mit dem Ziel, die nationalen Interessen mittel- bis langfristig zu verwirklichen.

Das mehr oder weniger unveränderte Vorantreiben dieser COA wäre aus chinesischer Sicht mit einer Fortschreibung der bisher bewährten strategischen Ausrichtung gleichzusetzen.

Diese Option entspricht auch am ehesten der traditionellen chinesischen strategischen Denkweise sowie den Thesen Maos und Deng Xiaopings.

Geopolitisch würde dies ein Festhalten an den chinesischen Interessen, allen voran der Wiedervereinigung mit Taiwan, bedeuten. Die langfristige Verwirklichung der chinesischen Vision einer friedlichen Wiederherstellung des Reiches der Mitte mit globaler Bedeutung wäre damit mit großer Wahrscheinlichkeit am ehesten zu erreichen.

Wirtschaftspolitisch würde dies ein Fortführen der *BRI* und somit den weiteren Ausbau von langfristigen Infrastrukturprojekten im Rahmen der *MSRI* nach sich ziehen. Somit ist dieser COA, weil auch wirtschaftspolitisch am erfolgversprechendsten und mit einer langfristigen Perspektive ausgerichtet, als realistisch umsetzbar zu beurteilen. Die Wahrnehmung dieser Option gibt China daher die Möglichkeit, seine bisherige wirtschaftliche Expansion auch im maritimen Bereich unter dem Banner der *MSRI* fortzusetzen. Innenpolitisch erscheint damit auch eine weitere Verbesserung des Lebensstandards am ehesten möglich zu sein. In

letzter Konsequenz bedeutet dies innenpolitische Stabilität. Genau diese ist aber für eine mittelfristige Absicherung des kommunistischen Systems essenziell.

Im navalen Bereich würde dieser Kurs der *PLAN* die Zeit zur Erreichung ihrer vollen *Blue Water* Kapazität ermöglichen. Einhergehend mit dem Anwachsen ihrer Fähigkeiten ist davon auszugehen, dass in den unmittelbaren und für China essenziellen Randmeeren mit einem zumindest partiell zunehmenden offensiveren Auftreten zu rechnen ist. Die aus diesen abgeleitete, derzeitige defensive konzeptive Ausrichtung der *PLAN* würde ebenfalls für diese Option sprechen. Im Südchinesischen Meer würde die Wahl dieses *COA* vermutlich bedeuten, dass die Gewinnung von Stützpunkten durch Landaufschüttung fortgesetzt werden würde. Dies würde die *PLAN* jedoch stets unter der Vorgabe durchführen, unter der Schwelle zum direkten bewaffneten Konflikt mit anderen Akteuren innerhalb oder außerhalb der indopazifischen Region zu bleiben.

Da die Umsetzung dieser Option mit, zumindest aus aktueller Sicht, abschätzbaren Risiken für die VR China verbunden wäre, zugleich aber am ehesten die Chance auf eine Umsetzung der strategischen Interessen Chinas wahren würde, wird dieser *COA* als der relativ Erfolgversprechendste und damit Wahrscheinlichste beurteilt.

Indien

Für Indien hätten die drei angesprochenen Optionen folgende Implikationen:

Bei einem deutlich offensiveren Auftreten Chinas, also der Umsetzung des ersten, neorealistschen *COA*, ist davon auszugehen, dass das ohnehin schwierige bilaterale Verhältnis der beiden Staaten weiter belastet werden würde. Dies hätte zur Folge, dass sich Indien enger an die USA oder andere südostasiatische Staaten binden könnte, um China entsprechend ausbalancieren zu können. Ein offensiveres Auftreten der *PLAN* in der *IOR* würde eine zumindestens mittelbare Reaktion Indiens hervorrufen. Diese wäre umso intensiver, je unmittelbarer Indiens strategische Interessen in der Region von den chinesischen Handlungen betroffen sein würde. In letzter Konsequenz würde sich durch die Umsetzung dieses *COA* die Gefahr einer, zumindest begrenzten militärischen, Auseinandersetzung wesentlich erhöhen. Aufgrund der geostrategischen Lage Indiens an den wichtigsten Seeverbindungen der Welt hätte dies weitreichende negative Auswirkungen mit globalen Dimensionen. Für die Umsetzung der *MSRI* hätte die offensiv

– neorealistische Vorgangsweise den nachhaltigen Widerstand Indiens zur Folge. Der indischen Argumentation, dass die *MSRI* auch vor allem militärischen Zwecken dient, würde wahrscheinlich durch andere Akteure in der *IOR*, aber auch in Südostasien geteilt werden. Indien wäre damit in der Lage, die erfolgreiche Weiterführung der *MSRI*, die ja ganz wesentlich auf Vertrauen und einen langen Zeithorizont zur Umsetzung, massiv zu konterkarieren, wenn nicht sogar gänzlich zu verunmöglichen. Um seine strategischen Interessen und Ziele wahren zu können, wäre Indien gezwungen, seine außen- und sicherheitspolitische Vorgangsweise gegenüber der VR China durch militärisch offensivere Handlungen zu hinterlegen. Der Preis für die Umsetzung dieses *COA* wäre somit eine gefährliche Zuspitzung des Machtkampfes der beiden bevölkerungsreichsten Staaten der Welt.

Im Falle, dass die VR China den zweiten *COA* wählt, wäre die Reaktion Indiens vermutlich ähnlich positiv, wie jene der anderen südostasiatischen Akteure. Damit würden sich für die Umsetzung der Ziele der indischen Außen- und Sicherheitspolitik wesentlich größere Spielräume ergeben. Insbesondere ein Zurückfahren des chinesischen Engagements in Pakistan, militärisch wie wirtschaftspolitisch, wie z. B. durch ein Aufgeben des *China-Pakistan Economic Corridor* oder des Hafens von Gwadar, würde Pakistan wirtschaftspolitisch relativ isolieren und damit neue Optionen zur Konfliktlösung eröffnen. Andererseits könnte aber auch eine Destabilisierung des unruhigen Nachbarn mit unmittelbaren und dramatischen Folgen für das unverändert interdependente Indien eintreten. Im Bereich der *IOR* könnte Indien seine Ambitionen als regionale Führungsmacht wesentlich leichter umsetzen, da der Druck durch China wegfallen würde. Lediglich die von Indien stets argumentierte Schutzmachtfunktion gegenüber außerregionaler Einflussnahme wäre kaum mehr glaubwürdig zu hinterlegen.

Bei der dritten Option, dem Fortschreiben der bisherigen chinesischen Vorgangsweise wird es für Indien darauf ankommen, inwieweit es sich in der *IOR* behaupten wird können. *Modis Act East* Strategie, in deren Umsetzung Indien eine Reihe von bilateralen und quadrilateralen Partnerschaften, Stichwort *QUAD*, eingegangen ist, würde dabei eine ganz wesentliche Rolle spielen. Nur gemeinsam mit seinen Partnern könnte Indien in der Lage sein der chinesischen *MSRI* aber auch der vordringenden *PLAN* effektiv entgegenzutreten zu können. Gefangen in seiner Interdependenz würde es damit für Indien nicht gerade leichter werden. Nur ein kluges, ausgewogenes aber auch entschlossenes Handeln, basierend auf

einen möglichst breiten nationalen Konsens, wird die nachhaltige Durchsetzung der indischen Interessen ermöglichen können.

Indonesien, Malaysia und Singapur

Für die drei südostasiatischen Akteure hätte der erste *COA* zunächst die Implikation, dass die bestehende Zusammenarbeit mit der VR China innen- und wirtschaftspolitisch weit schwieriger umzusetzen wäre. Ein aggressiveres China, dass seine Handlungen auch zunehmend militärisch hinterlegen würde, könnte in Folge dazu führen, dass die drei Akteure, die ökonomische Dependenz von der Volksrepublik so schnell wie möglich zu verringern versuchen würden und sich sowohl wirtschaftlich, aber auch militärisch neuen Partnerschaften zuwenden könnten. Regional kämen dafür vor allem Indien aber auch Australien in Frage. Überregional würde dies mittelfristig eine engere Kooperation oder gar Bindung an die USA bedeuten.

Bei der Anwendung des zweiten *COA* wäre eine vergleichbare Reaktion wie im Falle Indiens zu erwarten. Damit würde auch der außen- und sicherheitspolitische Spielraum der drei Akteure zunehmen. Grundsätzlich hätte dieser *COA*, vor allem mit Blick auf das Südchinesische Meer, eine ausgleichende und stabilisierende Wirkung in der Region. Das Vertrauen in die VR China würde jedoch bei einem so dramatischen Kurswechsel einen wesentlichen Einbruch erfahren. Für die Umsetzung der *MSRI* hätte dies vermutlich eher negative Konsequenzen, da die geopolitische und geoökonomische Glaubwürdigkeit und Zuverlässigkeit Chinas massiv in Mitleidenschaft gezogen werden würde. Das massive Zurückfahren der chinesischen Auslandsinvestitionen hätte zur Folge, dass vor allem Indonesien entsprechende Alternativen zu explorieren hätte. Dies könnte einerseits, wenngleich eingeschränkt Indien, aber vor allem Japan, die USA oder Australien sein. Damit würde der chinesische Einfluss, in einem als maritimes Beziehungszentrum identifizierten Raum, massiv schwinden. Als Folge davon könnten mit China rivalisierende Mächte versucht sein, das dann entstehende Vakuum zu Schließen.

Bei der Fortschreibung der dritten Option würde es für die drei südostasiatischen Akteure darauf ankommen, ihre geopolitische Unabhängigkeit bei gleichzeitiger Ausnützung des ökonomischen Aufstieges der VR China zu wahren. Dies bedingt, angesichts der multiplen *Interconnectedness* mit China, die Fortführung des derzeitigen Balanceakts zwischen geopolitischer Eigenständigkeit und wirtschaftlicher Dependenz.

Unabhängig welcher *COA* zur Anwendung kommen wird, bleiben die Handlungsoptionen Indonesien, Malaysias und Singapur aufgrund ihrer dargestellten Parameter relativ eng begrenzt.

6.4 Mare Nostrum Novum – Quo vadis indopazifische Region?

Die Implementierung der *MSRI* weckte eine Reihe von, vor allem wirtschaftlicher Erwartungen unterschiedlicher internationaler Akteure. Die anfängliche Euphorie und der durch die Führung der VR China verbreitete Optimismus wichen im Beobachtungszeitraum in den allermeisten von der Initiative betroffenen Nationen, einer weit realistischeren, pragmatischen Einschätzung. Nicht zuletzt aufgrund verschiedener tatsächlicher oder vermuteter Unwägbarkeiten bei der Finanzierung ihrer Infrastrukturprojekte verbreitete sich eine wachsende Skepsis oder gar offene Ablehnung. Die Validität der chinesischen Zusammenarbeitsbekundungen und der implizierten „Win-Win“ Situation der *MSRI* für alle Beteiligten wurde zunehmend kritisch hinterfragt. Folgt man dem als wahrscheinlichsten beurteilten *COA* dieses Forschungsprojektes, dann steht ihre Fortführung, zumindestens aus chinesischer Sicht, jedoch außer Diskussion. Ob die *MSRI* am Ende jenes durchschlagende Erfolgsprojekt sein wird, wie es von ihren Gründern angedacht war, wird davon ganz wesentlich davon abhängen, ob es der VR China gelingt, verlorengegangenes Vertrauen wiederzugewinnen und bislang opponierende Akteure erfolgreich in das Projekt einzubinden. Entscheidend für die *MSRI*, aber auch für die weitere Entwicklung Indonesiens, Malaysias und Singapurs, wird hierbei die Ausgestaltung des Verhältnisses der beiden maßgeblichen Akteure, der VR China und Indien, sein. Was bedeutet das für die indopazifische Region?

Zunächst ist festzustellen, dass ihr ökonomischer Stellenwert, vor allem aber ihre überragende geostrategische Positionierung der indopazifischen Region auch in absehbarer Zukunft den Rang eines maritimen Beziehungszentrums des 21. Jahrhunderts erhalten werden. Damit verbunden werden sich das aufmerksame Interesse der in der Region verorteten Mächte, der VR China und Indien, aber auch jenes außerregionaler Akteure, wie das der USA, verstärkt auf sie fokussieren. Der *AUKUS* Pakt¹⁰⁵¹ gibt bereits einen ersten

¹⁰⁵¹ *AUKUS* ist ein Akronym für ein 2021 abgeschlossenes trilaterales Militärbündnis zwischen Australien, Großbritannien und den USA. Vgl. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/09/15/joint-leaders-statement-on-aukus> (05 05 23)

Eindruck davon. Die indopazifische Region und damit die drei südostasiatischen Akteure werden sich folglich auch in absehbarer Zukunft im titelgebenden Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* wiederfinden.

Ebenso schlüssig erscheint es, dass Indonesien, Malaysia und Singapur ihre interdependente Grundausrichtung hinkünftig beibehalten werden. Erst eine vertiefte außen- und sicherheitspolitische Zusammenarbeit nach Vorbild der EU, beispielsweise im Rahmen der *ASEAN*, könnte ihnen in Zukunft ein größeres geopolitisches Gewicht geben. Dies scheint jedoch derzeit, wenn überhaupt, nur eine sehr langfristige Perspektive zu sein.

Die maritimen Ambitionen der VR China, vor allem aber die Implementierung der *MSRI* haben dazu geführt, dass die indopazifische Region merklich an Bedeutung gewonnen hat. Da China seine maritimen Bestrebungen unvermindert fortführt und seine navalen Ambitionen und Fähigkeiten ebenso zügig erweitert, ist davon auszugehen, dass die vielschichtige Bedeutung der Region, auch aus diesem Blickwinkel betrachtet, künftig eher noch zunehmen wird.

Die zu Beginn aufgestellte These, dass die Randmeere der beiden Ozeane, das Mare Nostrum der Gegenwart sein könnte, ist im Begriff schneller Realität zu werden, als dies so manche Politiker und Wirtschaftslenker in Los Angeles, Mumbai oder Hamburg zu akzeptieren bereit sind. Verbunden mit dem Aufstieg der VR China zur Weltmacht wurde somit auch ein geoökonomischer- wie geostrategischer Gezeitenwechsel eingeläutet. Eine zunehmend vernetzte Welt blickt gebannt auf Asien um erkennen zu können, welche weiteren Implikationen Chinas Ambitionen zukünftig haben könnten. „*Was in der Region passiert hat unmittelbare Auswirkungen auf Sicherheit, Stabilität und Wohlstand Europas.*“¹⁰⁵².

Die ansteigende Flut im Mare Nostrum Novum wird jedoch, den Eigenschaften Mahans „*Commons*“ folgend, global merkbar sein. Die ersten Konsequenzen dieses Gezeitenwechsels sind jedoch bereits jetzt sichtbar und sie werden sich, aller Voraussicht nach, in Zukunft noch stärker bemerkbar machen.

¹⁰⁵² Schallenberg, Alexander (2023) Interview: „Österreich fühlt Puls an der Aorta der Weltwirtschaft“, In: Tageszeitung Kurier, 16. April 2023S. 9.

Um die eigene Handlungsfähigkeit künftig bewahren zu können, erscheint somit unaufgeregte, nüchterne Wachsamkeit, dem Wahlspruch „Vigilia pretium Libertatis“¹⁰⁵³ folgend, das Gebot der Stunde zu sein.

¹⁰⁵³ „Vigilia pretium Libertatis“ ist der Wahlspruch des *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (*SHAPE*) und des Autors.

LITERATURVERZEICHNIS

Bibliographie:

- Albrecht, Torsten, Masala, Carlo, Tsetsos, Konstantine (2021): Das Wesen von Seemacht – Die Internationalen Beziehungen im maritimen Umfeld des 21. Jahrhunderts, ZMSBw, Potsdam.
- Angell, Norman (2015): The great illusion: A study of the relation of military power to national advantage, fourth revised and enlarged edition, Jungle Land Publishing, Warschau.
- Bertelsmann (1997): Der Brockhaus in 15 Bänden, Bertelsmann Medien, Kremser & Scheriau Verlag, Wien.
- Bhaumik, Subir (2014): Look East through Northeast: Challenges and Prospects for India. In: Observer Research Foundation Occasional Paper 51, London.
- Blanchard, Jean Marc (Hrsg.), (2019): China's Maritime Silk Road Initiative and South East Asia – Dilemmas, Doubts and Determination; Palgrave, Singapur.
- Böhm, Gerald, Wasinger, Matthias (2017): Seestrategie im 21. Jhd.-Mahan und Corbett heute. In: ÖMZ 5/2017, BMLV, Holzhausen Druck, Wien.
- Bruns, Sebastian, Petretto, Kerstin, Petrovic, David (Hrsg.) (2013): Maritime Sicherheit, Springer VS. Fachmedien, Wiesbaden,
- Brzezinski, Zbigniew (2008): Die einzige Weltmacht, Amerikas Strategie der Vorherrschaft, 8. Auflage, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt/Main,
- Carto Travel Verlag GmbH & Co. KG, (2005): Neuer Großer Atlas der Welt, Bad Söden,
- Cerami, Joseph, Holcomb, James F. (2001): A Guide to Strategy, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, Carlisle, Pennsylvania.
- Chant, Chris (2006): Kriegsschiffe heute, Motorbuch Verlag, Stuttgart,
- Clausewitz, Carl von, (2000): Vom Kriege (ungekürzter Text) Cormoran Verlag, München.
- Corbett Julian, Stafford (1988): Some Principles of Maritime Strategy. In: Classics of Sea Power, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.

- Crefeld, Martin van (2020): *Kampfkraft, Militärische Organisation und Leistungen der deutschen und amerikanischen Armee 1939 - 1945*, 6. Auflage, Ares Verlag, Graz.
- Elward, Brad, (2010): *Nimitz – Class Aircraft Carriers*. In *New Vanguard* 174, Osprey Publishing Group, Oxford.
- Ferguson, Niall (2004): *Das verleugnerte Imperium*, Propyläen Verlag, Berlin.
- Fettweiss, Christopher J. (2003): *Revitising Mackinder and Angell: The Obsolence of Great Power Politics*, In: *Comperative Strategy*, University of Maryland, Taylor&Francis, MD.
- Filzmaier, Peter, Gewessler, Leonore, Höll, Otmar (2002): *Internationale Politik*, Skriptum Politische Bildung, IFF, Wien-Innsbruck.
- Fischer (2017): *Der neue Fischer Weltalmanach-Länderatlas*, Fischer Taschenbuch Verlag, Frankfurt/Main.
- Förster, Stig/Pöhlmann, Markus/Walter, Dierk (Hrsg.) (2003): *Schlachten der Weltgeschichte: Von Salamis bis Sinai*, 3. Aufl. Beck, München.
- Garde Peach, L. Du, (1974): *Hannibal*, Uranium Verlag, Zug.
- Gärtner, Heinz (Hrsg.) (2008): *Internationale Sicherheit – Definitionen von A-Z*, Nomos Verlag, 2. Auflage, Baden-Baden.
- Gärtner, Heinz (2010): *USA – Weltmacht auf neuen Wegen*, Lit-Verlag, Münster
- Graebner, Norman A. (1964): *Ideas and Diplomacy; Readings the Intellectual Tradition of American Foreign Policy*, Overlook Press, New York.
- Griffiths, Richard T. (2020): *The Maritime Silk Road – Chinas Belt and Road at Sea*, International Institute for Asian Studies, Leiden.
- Harvey, Neil (2016): *The Modern Chinese Navy*, Morley Press, Bristol.
- Harvey, Neil (2016): *The Modern Indian Navy*, Morley Press, Bristol.
- Hattendorf, John B. (2015): *Mahan on Naval Strategy*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.
- Henings, Denis, (2006): *Diplomarbeit, Chinas Ölbedarf und seine Auswirkungen auf die Außen- und Sicherheitspolitik*, Hochschule Bremen, Grin Verlag, München.
- Hofbauer, Bruno G. (2015): *Moderne Seemacht*, TD Handbuch, BMLV, Wien.

- Hofbauer Bruno, G. (2018): Umkämpfte Gewässer, In: ÖMZ 1/2018, BMLV, Holzhausen Druck, Wien.
- Ed. Hölzel (2015): Hölzel-Universalatlas zu Geographie und Geschichte, Verlag Edition Hölzel GesmbH., Wien.
- Huntington Samuel P. (2004): Who are we? Die Krise der amerikanischen Mentalität, Springer Verlag, Hamburg – Wien.
- IHS Markit (2022): Country – Territory Report Indonesia, Executive Summary – Indonesia, 8 Nov 2022 – Country Risk Profile, S&P Global, London.
- IHS Markit (2022): Country – Territory Report Malaysia, Executive Summary – Malaysia, 8 Nov 2022 – Country Risk Profile, S&P Global, London.
- IHS Markit (2022): Country – Territory Report Singapore, Executive Summary – Singapore, 8 Nov 2022 – Country Risk Profile, S&P Global, London.
- Kaplan, Robert D. (2010): Monsoon – The Indian Ocean and the future of American Power, Random House Trade Paperbacks, New York.
- Kaplan, Robert D. (2012): The Revenge of Geography, Random House Trade Paperbacks, New York.
- Kaplan, Robert D. (2014): Asia's Cauldron – The South China sea and the end of a stable Pacific, Random House Trade Paperbacks, New York.
- Keohane, Robert, Nye Joseph (1977): Power and Interdependence – World Politics in Transition, überarbeitete Ausgabe 2011, The Overlook Press, New York.
- Kissinger, Henry, (2011): China – Zwischen Tradition und Herausforderung, 5.Auflage, C. Bertelsmann Verlag, München.
- Klein, John (2011): Maritime Strategy should heed U.S. and UK Classics, U.S Naval Institute Proceedings, 00411798X, April 2011, Vol.133, Issue 4.
- Kleinschmid, Harald (2007): Das europäische Völkerrecht und die ungleichen Verträge um die Mitte des 19.Jahrhunderts, OAG Taschenbuch, Ludicum Verlag, München.
- Kjellén, Rudolf (1917): Der Staat als Lebensform, S. Hirzel Verlag, 2. Auflage, Leipzig.
- Konfuzius (1999): The Analects, Hunan: Hunan People's Publishing House, Hunan.

- Kowalski, Klaus (2022): Das Vertragsverständnis des Hugo Grotius. Zwischen Gerechtigkeit, Treue und Rechtsübertragung. Böhlau Verlag, Köln.
- Lacher, Norbert (2015): Die neue Seidenstraße, Dissertation, Universität Wien, Fakultät für Sozialwissenschaften.
- Lacher, Norbert (2016): Die neue Seidenstraße, SW Deutscher Verlag, Saarbrücken.
- Lacher, Norbert (2023): Alma Mater Theresiana, Schriftenreihe der TherMilAk, Indien – Regionaler Akteur oder doch Global Player, Band I., 2. Erweiterte Ausgabe, Heeresdruckzentrum, Wien.
- Ladwig III, Walter C. (2009): Delhi's Pacific Ambition: Naval Power, 'Look East,' and India's Emerging Role in the Asia-Pacific. In: Asian Security, Vol. 5, No. 2, South Asia Survey.
- Laumanns, Horst W. (2013): Containerschiffe auf allen Weltmeeren – Typenkompass, 2. Überarbeitete Auflage 2018, Pietsch Verlag, Stuttgart.
- Machiavelli, Niccolò (1978): Der Fürst, Alfred Kröner Verlag, 6. Auflage, Stuttgart.
- Machiavelli, Niccolò (2003): Discourses on Livy, Oxford United Press, Oxford.
- Mackinder, Halford J. (1904): The Geographical Pivot of History. In: The Geographical Journal No.4, London.
- Mackinder, Halford J. (1919): Democratic Ideals and Reality, Constable and Company LTD, London.
- Mahan, Alfred T. (1890): The Influence of Sea Power upon History 1660 – 1783, Little, Brown, Boston, Massachusetts.
- Marshall, Tim (2017): Die Macht der Geographie, 2. Auflage, dtv, Ch. Beck, Nördlingen.
- Matysek, Christian (2011): Studienarbeit, Der Begriff von Politik beziehungsweise dem Politischen von Niccolò Machiavelli und Carl Schmitt, Grin-Verlag, Dresden.
- McLaughlin, Rob (2009): United Nation Naval Peace Operation in the Terretorial Sea, Nyhoff Publikation, Hamburg.
- Mearsheimer, John J. (2001): The Tragedy of Great Powers Politics, W.W. Norton & Company, New York.

- Michel, Felix (2006): Alfred Thayer Mahans Konzept von Sea Power, Studienarbeit, Grin Verlag, Norderstedt.
- Millet, Ed Didier, (2013): The Wit & Wisdom of Lee Kuan Yew, Overlook Press, New York.
- Morgenthau, Hans J. (1948): Politics amongst Nations-The Struggle for Power and Peace. Alfred J. Kopf, Boston, Massachusetts.
- Nimitz, Chester W., Potter, Jürgen, Rohwe (Hrsg.) (1986): Seemacht -Von der Antike bis zur Gegenwart, Pawlack Verlagsgesellschaft, Herrsching.
- Nye, Joseph S. (2011): Macht im 21. Jahrhundert, Siedler Verlag, München.
- Padfield, Peter (2007): Maritime Powers and the Struggle for Freedom, The Overlook Press, New York.
- Pandaya, Amid A. (2011): Maritime Commerce and Security: The Indian Ocean, The Henry L. Stimson Center, Washington
- Pankratz, Thomas (2012): Politologie und Soziologie, Studienbehelf der Fachhochschule Wiener Neustadt, Wiener Neustadt.
- Pirat, Didier, Ortolland Jean Pierre 82008): Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes, Editions Technip., Paris.
- Posen, Barry (2005): Command of the Commons: The Military Foundations of US Hegemony; In: Paul J. Bolt, Damon V. Coletta, Collins G. Shackelford (Hrsg.), American Defense Policy, 8. Auflage, The John Hopkins University Press, Baltimore.
- Ratzel, Friedrich (1897): Politische Geographie, Verlag von R. Oldenburg, München/Leipzig.
- Schmidt-Glintzer, (2020): Das neue China, C.H. Beck Verlag, 7. Auflage, München.
- Sakhuja, Vijay, (2011): Asian Maritime Power in the 21st Century, Strategic Transactions China, India and Southeast Asia, Pentagon Press, Neu Delhi.
- Scholik Nikolaus (2014): Power Projection vs. A2/AD. In: ÖMZ 4/2014, BMLV, Holzhausen Druck, Wien.
- Scholik, Nikolaus (2015): Seemacht im 21. Jahrhundert, Ceasarpress, 1. Auflage, Wien.

- Senger von, Harro (2021): Sun Tzi, Die Kunst des Krieges, Philipp Reclam Verlag, Ditzingen.
- Smith, Rupert L. (2005): The Utility of Force, Penguin books, London.
- Speller, Ian (2014): Understanding Naval Warfare, Routledge, New York,
- Spykman, Nicholas J. (1938): Geography and Foreign Policy. In: The American Political Science Review, Vol. XXXII. No1, New York.
- Spykman, Nicholas J. (1944): The Geography of the Peace, Harcourt, Brace and Company, New York.
- Toshi Yoshihara, James R. Holmes (2013): Red Star over the Pacific. China's rise and the challenge to U.S Maritime Supremacy. 1. Auflage, Annapolis MD 2104: Naval Institute Press
- Till, Geoffrey (2013): Seapower – A Guide for the 21st Century, Routledge, 3. Auflage, New York.
- Till, Geoffrey (2022): How to grow a navy – the development of Maritime Power, Routledge, 1. Auflage, New York.
- Wagner, Hans (2003): Gelesen – Chinas Außenpolitik – Wege einer widerwilligen Weltmacht (Gustav Kempf). In: Eurasisches Magazin, Ausgabe 05-03.
- Waltz, Kenneth N. (2010). Man, the State, and War: A Theoretical Analysis, Columbia University Press, New York City.
- Waters, Conrad (2016): Navies in the 21st Century, Seaforth Publishing, Barnsley, S. Yorkshire.
- Wolf, Christian (2010): Supermacht USA, In: ÖMZ 3/2010, BMLV, Holzhausen Druck, Wien.
- Wolf, Christian (2011): Die Russische Sicherheitsstrategie-NSS 2020, In: ÖMZ 5/2011, BMLV, Holzhausen Druck, Wien.
- Wolf, Christian (2019): Gezeitenwechsel – die maritime Strategie der VR China im Spannungsfeld indopazifischer Beziehung, Masterthesis, LVAk, IHMF, Wien.
- Zhu Li: The Maritime Silk Road and India, in Brewster, David (Hrsg.) (2018): India & China at Sea, Competition for naval dominance in the Indian Ocean, Oxford University Press, New Delhi.

- Zhi-Hua Hu (2020),: Data-Driven Analytics for China's Overseas Construction Projects in the Contexts of the Maritime Silk Road and Global Maritime Network, Logistics Research Center, Shanghai Maritime University, Shanghai 201306.

Internetquellen:

Einzelnachweise – offizielle Dokumente der VR China:

- The State Council of the People Republic of China: China's Peaceful Development, 2011, online unter URL:
http://english.gov.cn/archive/white_paper/2011/09/11/content_281865845572454.htm (26 01 2021)
- The State Council of the People Republic of China: The Diversified Employment of China's Armed Forces, 2014, online unter URL:
http://English.gov.cn./archive/white_paper/2014/08/23/context_281 (09 04 2020)
- The State Council of the People Republic of China: China's Military Strategy, 2015, online unter URL:
http://English.gov.cn./archive/white_paper/2015/05/17/context_281 (08 02 2020)
- The State Council of the People Republic of China: China's Military Strategy, 2017, online unter URL:
http://english.gov.cn/archive/white_paper/2017/01/11/content_281475539078636.htm (26 05 2022).
- VR China Eisenerz, online unter URL:
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Eisenerzf%C3%B6rderer (03 12 2022)
- The State Council of the People Republic of China: China's Policies on Asia-Pacific Security Cooperation, 2017, online unter URL:
http://english.gov.cn/archive/white_paper/2017/01/11/content_281475539078636.htm [26 01 2020]

- Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative vom 20.06.2017, online unter URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm. (20.05.2022)
- Xi Jinping volle Rede in China Daily, 04.09.2013, online unter URL: http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-09/04/content_16943100.htm (22.10.2022)
- Rede Xi, Jinpings vor dem indonesischen Parlament, Asian China Center. Online unter URL: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm (29.11.2021)

Einzelnachweise VR China:

- China Ports Index, online unter URL: <http://english.chinaports.org/Ports/Index.html> (08.01.2022)
- The Diplomat: China's Navy Deploys New H-6J Anti-Ship Cruise Missile-Carrying Bombers, online unter URL: <https://thediplomat.com/2018/10/chinas-navy-deploys-new-h-6j-anti-ship-cruise-missile-carrying-bombers/> (01.03.2021)
- The Diplomat: Chinese Anti-Submarine Warfare: Aviation Platforms, Strategy, and Doctrine, online unter URL: <https://thediplomat.com/2018/10/chinese-anti-submarine-warfare-aviation-platforms-strategy-and-doctrine/> (03.03.2021)
- The Diplomat, Chinas Navy deploys new H-6 anti ship missile, online unter URL:
- <https://thediplomat.com/2018/10/chinas-navy-deploys-new-h-6j-anti-ship-cruise-missile-carrying-bombers/> (01.11.2022).
- The Diplomat, Prepare for an India-Pakistan limited war, online unter URL :
- <https://thediplomat.com/2018/10/be-prepared-for-an-india-pakistan-limited-war/> (03.12.2022)
- RAND: China's Military Has No Combat Experience: Does It Matter? Online unter URL: https://www.rand.org/blog/2018/11/chinas-military-has-no-combat-experience-does_matter.html?adbid=1071938554777849856&adbpl=tw&adbpr=22545453&adbpc=social_20181210_2633781 (08.03.2020)

- VR China Eisenerz, online unter URL:
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Eisenerzf%C3%B6rderer (03 12 2022)

Einzelnachweise – offizielle Dokumente der Republik Indien:

- Constitution of the Republic of India, online unter URL:
<https://www.india.gov.in/my-government/constitution-india.php> (20 01 2020)
- Government of India, Government, Prime Minister, online unter URL:
<https://www.india.gov.in/my-government/whos-who/prime-minister> (11 01 2022)
- Government of India, Indian-parliament, rajysa-sabha, online unter URL:
<https://www.india.gov.in/my-government/indian-parliament/rajya-sabha> (11 01 2022)
- Indian MoD, Integrated Headquarters (Navy), India's Maritime Military Strategy, New Delhi, 2007, online unter URL:
<https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-military-strategy-2007-version>, (28 02 2021)
- Indian MoD, Integrated Headquarters (Navy), Naval Strategic Publication 1.2 – Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy, 2015, online unter URL:
<https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-security-strategy-2015-version> pdf (25 02 2022)
- Indian MoD, Integrated Headquarters (Navy): Indian Maritime Doctrin, 2015, online unter URL: <https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-doctrine-2015-version> pdf (01 03 2021)
- Indian MoD Integrated Headquarters (Navy), Naval Strategic Publication 1.1 – Indian Maritime Doctrin, online unter URL:
<https://www.indiannavy.nic.in/content/indian-maritime-military-strategy-2007-version>, pdf. (10 03 2021)
- Reserve Bank of India, Außenhandel Indiens, 2016, online unter URL:
<https://www.rbi.org.in/Scripts/AnnualPublications.aspx?head=Handbook%20of%20Statistics%20on%20Indian%20Economy> (26 02 2021)

- The Ministry of External Affairs (MEA) India's Foreign Relations, online unter URL: <http://www.mea.gov.in/images/pdf/main.2007.pdf>, (15 02 2021)
- The Ministry of External Affairs (MEA) India's Foreign Relations, online unter URL: <http://www.mea.gov.in/images/pdf/main.2006.pdf>, (15 02 2021)
- Know India: Profile – Population online unter URL: <http://knowindia.gov.in/profile/population.php> (21 01 2021)
- Indian Government, States of India, online unter URL: <https://www.india.gov.in/india-glance/states-india> [23 01 2019]

Einzelnachweise Indien:

- Act East Strategy, online unter URL:
- <http://indias-new-asia-pacific-strategy-modi-acts-east.pdf>, (04 02 2023).
- Arunchal Pradesh, Provinz, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/arunchal_pradesh (22 01 2021)
- Central Intelligence Agency (CIA): The World Factbook, online unter URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (21 12 2020)
- City Population online unter: <https://www.citypopulation.de> (22 01 2019)
- Der Spiegel, Explosionsserie in Indien, online unter URL: <http://www.spiegel.de/politik/ausland/explosionsserie-dutzende-tote-nach-bombenanschlaegen-in-indien-a-568312.html> (03 03 2021)
- Kampfschiffe Indiens, Indian Navy, online unter URL:
- <https://www.indiannavy.nic.in/content/vikramaditya-delhi-class-rajput-class-ranvir-class-kolkata-classvisakhapatnam-class> (01 02 2023)
- Indien, Wikipedia, online unter URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Indien> (16 02 2022)
- Indien, Weltalmanach, online unter URL: <https://www.weltalmanach.de/laendervergleich> (08 08 2020)
- Küstenlänge Indiens, online unter URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/699751/umfrage/laender-mit-der-laengsten-kueste/> (16 01 2023)

- Mehta, Ashok K.: Indiens Verteidigungs- und Sicherheitspolitik. In: Bundeszentrale für Politische Bildung (BPB) Eurotopics online unter URL: <http://www.bpb.de/internationales/asien/indien/189182/indiens-verteidigungs-und-sicherheitspolitik> (29 03 2020)
- Opening Statement by Prime Minister at the 12th India-ASEAN Summit, (speech, India-ASEAN Summit, Nay Pyi Taw, Myanmar, 12. November 2014), online unter URL: <http://www.mea.gov.in/incoming-visit> (02 03 2019)
- Terroranschläge in Indien, online unter URL: <https://web.archive.org/web/20110103105137/http://afp.google.com/article/ALeqM5iD1qXgt-Lv0Lzzmd9R2cCRfR9x9g> (03 03 2021)
- The Diplomat: Be Prepared for an India-Pakistan Limited War, online unter URL: <https://thediplomat.com/2018/10/be-prepared-for-an-india-pakistan-limited-war/> (20 02 2021)
- The Hindubusinessline: Die indische Wirtschaft, online unter URL: <https://www.thehindubusinessline.com> (19 02 2021)
- Rajendram, Danielle: India's new Asia-Pacific strategy: Modi acts East. In: Lowy Institute Analysis, Sydney, Dezember 2014, online unter URL: <http://indias-new-asia-pacific-strategy-modi-acts-east.pdf> (12 02 2020)

Sonstige Einzelnachweise:

- Angell, Normann, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Norman_Angell (24.11.2022)
- Articles of Agreement of the International Monetary Fund, online unter URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/aa/index.htm>. (08 11 2021)
- Athos, Berg, online unter URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Athos> (18 08 2022)
- AUKUS, Joint leader statement on, The Whitehouse, online unter URL: <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/09/15/joint-leaders-statement-on-aukus> (05 05 23)
- Australian MoD, Department of the Navy: Australian Maritime Doctrine: RAN Doctrine 1. /2010, online unter URL:

- http://english.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27content_281content_35661433.html, (18 06 2021)
- ASEAN Organisation, online unter URL: <https://asean.org/what-we-do#asean-aims> (28 03 2023).
 - Black Box, online unter URL: onma.de/online-marketing-lexikon/black-box-model/ (24 11 2022)
 - Blanchard, Jean-Marc F., The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative, 2017, online unter URL: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14650045.2017.1291503?src=recsys> (25 01 2023)
 - BRICS, online unter URL: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/159944/brics-staaten/> (15 12 2022)
 - Britannica, Malaysia Political Transformation, online unter URL: <https://www.britannica.com/place/Malaysia/Political-transformation> (21 02 2023)
 - Brzeziński, Zbigniew Kazimierz online unter URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Zbigniew> (12 12 2022)
 - Brzeziński Zbigniew, Kazimierz, online unter URL: <https://www.azquotes.com/quote/1279399> (17 11 2022)
 - Can India's Necklace of Diamonds Strategy defeat the China's String of Pearls, online unter URL: https://www.researchgate.net/publication/362124651_Can_India's_Necklace_of_Diamonds_Strategy_Defeat_the_China's_String_of_Pearls (21 02 2023).
 - CV-16 Liaoning, CV-17 Shandong, CV-18 Fujisan, online unter URL: <https://www.thedefencehorizon.org/post/die-flugzeugtr%C3%A4ger-der-chinese-people-s-liberation-army-navy?lang=de> (11 12 2022)
 - Carr, Edward, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Carr_Edward (08 12 2018)
 - Carr, Edward, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Carr_Edward (08 12 2022)

- Carr, Edward Hallett, What is History? Online unter URL:
<https://www.azquotes.com/quote/718419> (17 11 2022)
- Clausewitz, Carl von, online unter URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Carl_von_Clausewitz (06 11 2022)
- Container TEU, online unter URL:
<https://www.info.com/serp?q=seecontainer+gr%C3%B6%C3%9Fentabelle&c=VtdRhkeqR8I322> (15 01 2022)
- CIA Factbook, online unter URL:
<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ch.html> (01 12 2021)
- CIA Factbook Indonesien, online unter URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/about/archives/2021/countries/indonesia/> (11 01 2023)
- Das teilstandartisierte Interview, online unter URL:
<https://publikationen.dguv.de/dguv/pdf/10002/iag3002.pdf> (08 04 2020)
- Die fünf Prinzipien der friedlichen Koexistenz online unter URL:
<https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20299/v299.pdf>, (30 01 2019)
- Deadweighttonnage, online unter URL:
https://en.wikipedia.org/wiki/Deadweight_tonnage (05 01 2022)
- DIME, Analysemodell, online unter URL:
<https://ieeexplore.ieee.org/document/6413032> (13 11 2022)
- DOD Dictionary of Military and Associated Terms, US Army Field Manual 100 – 10 1 Theater Distribution, online unter URL:
<https://www.globalsecurity.org/military/library/policy/army/fm/100-10-1/ch1.htm> (20 11 2022)
- Dry Bulk, information conventional, online unter URL:
<https://www.pka.gov.my/en/information/fasilities/conventional/drybulk.html> (27 01 23)
- Dunn, Frederick S., online unter URL: <https://press.princeton.edu/our-authors/dunn-frederick-sherwood> (13 12 2022)

- Equipment of the Singapore Navy, online unter URL:
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_equipment_of_the_Republic_of_Singapore_Navy (19 02 2023)
- Flüssiggas Exporte, online unter URL:
<https://www.weltexporte.de/fluessiggas-exporte/> (16 01 2023)
- Global Economy, online unter URL:
<https://www.edology.com/blog/accounting-finance/how-does-global-economy-work/> (28 09 2022)
- Global Interconnectedness, online unter URL:
<https://www.rit.edu/academicaffairs/outcomes/global-interconnectedness> (08 09 2022)
- Grotius, Hugo, De jure praedae (lat.) Über das Prisenrecht, Tiefsee, online unter URL: <https://www.planet-wissen.de/natur/meer/tiefsee/index.html> (22 10 2022)
- <https://www.britannica.com/topic/De-Jure-Praedae> (17 05 2022)
- Google maps, online unter URL: <https://www.google.at/maps/@-6.1037053,106.9055621,144m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023)
- Grotius, Hugo, Mare Liberum (lat): Zur Aktualität eines Klassikertextes, online unter URL: <https://d-nb.info/1218859431/34> (17 05 2022)
- Hart, Liddell, The Indirect Approach, online unter URL:
https://en.wikipedia.org/wiki/Indirect_approach#:~:text= (12 12 2022)
- Huaqing, Liu, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Huaqing_Liu
- Hobbes, Thomas, online unter URL:
<https://www.azquotes.com/quote/1164355> (24 11 2022)
- Hobbes, Thomas, Leviathan, online unter URL:
<https://archive.org/details/hobbessleviathan00hobbuoft/page/10/mode/2up?ref=ol&view=theater>, (25 11 2022)
- Indopazifik, Begriff, online unter URL:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Indopazifik> (06 11 2022)
- Indopazifik, Begriff, online unter URL: <https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/asien/indo-pazifik/2492704>. (27 03 2023)
- Indonesien, CIA Factbook, online unter URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/#geography> (09 01 2023)

- Indonesian Navy Ships, list of active, online unter URL:
- https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_active_Indonesian_Navy_ships (19 02 2023)
- Indonesia White Paper online unter URL:
- <https://www.kemhan.go.id/wp-content/uploads/2016/05/2015-INDONESIA-DEFENCE-WHITE-PAPER-ENGLISH-VERSION.pdf> (21 02 2023)
- Indonesia White Paper online unter URL:
- <https://www.files.ethz.ch/isn/157031/IndonesiaWhitePaper.pdf> (25 02 2023)
- Indonesien, Länderdaten, online unter URL:
- <https://www.laenderdaten.de/geographie/grenzen.aspx> (29 01 2023)
- Indonesien, Länderinfo – Asien, online unter URL:
- <https://www.laenderdaten.info/Asien/Indonesien/index.php> (29 01 2023)
- Indonesien, maritimer Transport, CIA Factbook, online unter URL:
- <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/indonesia/#transportation> (09 01 2023)
- Innerer Linie, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Innere_Linie. (21 08 2022)
- Interconnectedness online unter URL:
- <https://www.rit.edu/academicaffairs/outcomes/global-interconnectedness> (15 11 2021)
- Javapura, Neuguinea, online unter URL:
- <https://www.goruma.de/laender/australien/papua-neuguinea/landkarte-geografie> (21 02 2023)
- Johannes Kepler Universität, Berlin, Indonesiens Demokratisierungsprozess, online unter URL: <https://www.iaaw.hu-berlin.de/de/region/suedostasien/publikationen/working-papers/soa-wp-020-staat-und-menschenrechte-im-demokratisierungsprozess-indonesiens-johannes-herrmann.pdf> (02 02 2023)
- Kanonenbootpolitik. Online unter URL:
- <https://de.wikipedia.org/wiki/Kanonenbootpolitik> (20 10 2022)
- Konstellationsanalyse online unter URL: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/Projekte/90_Synergien_vor_Ort/Leitfaden_Konstellationsanalyse_final.pdf (08 04 2019)

- Keohane, Robert, online unter URL:
https://de.wikipedia.org/wiki/Robert_O._Keohane (24 11 2022)
- Kontinentalschelf, online unter URL:
<https://www.fischlexikon.eu/fischlexikon/glossar/glossar.php?id=51> (22 10 2022)
- KuanYew, Lee, berühmte Zitate, online unter URL:
<https://beruhmte-zitate.de/autoren/lee-kuan-yew/?page=3> (23 01 2023)
- Küstenlänge Indonesiens, online unter URL:
<https://web.archive.org/web/20120419075053/http://earthtrends.wri.org/text/coastal-marine/variable-61.html> (20 01 2021)
- Lloyd's List, One hundred Ports 2022, online unter URL:
www.lloydslist.com/topports22 (12 12 2022)
- Machtprojektion, online unter URL:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Machtprojektion#> (20 10 2022)
- Machiavelli, Niccolo, online unter URL:
<https://www.azquotes.com/quote/182912> (19 11 2022)
- MAERSK, online unter URL:
<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/apm-maersk-msc-cma-cgm-das-sind-die-groessten-container-reedereien-der-welt/25270048.html#> (28 11 2022)
- Mahrer, Walter, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Walter_Mahrer (06 01 2021)
- Malakka, Straße von, online unter URL:
https://www.lexas.de/ozeane/meerengen/strasse_von_malakka/index.aspx (16 01 2023)
- Malaysian Economy in figures, 2020, Planning Unit of the Prime Minister of Malaysia, online unter URL: www.epu.gov.my (22 01 2023)
- Malaysia, National Security Policy, online unter URL:
<https://www.pmo.gov.my/2019/07/national-security-policy/> (21 02 2023).
- Malaysia, DWP, online unter URL:
<https://www.mod.gov.my/images/mindef/article/kpp/DWP-3rd-Edition-02112020.pdf>, (24 02 2023)

- Maritimer Transport, online unter URL:
- https://transport-geography.org/?page_id=5619 (05 02 2022)
- Mearsheimer, John, online unter URL:
https://www.azquotes.com/author/68403-John_Mearsheimer (17 11 2022)
- Morgenthau, Hans J., online unter URL:
<https://www.azquotes.com/quote/969824> (19 11 2022)
- Mumbai Hafen, online unter URL:
<https://www.google.at/maps/@29.9417322,121.8420127,9659m/data=!3m1!1e3> (14 12 22)
- Mumbai Hafen, Jawaharal Nehru Port, online unter URL:
https://www.jnport.gov.in/operating_performance_profile (08 01 2023)
- Nationale Sicherheitsstrategie, drei impulse für, online unter URL:
- <https://fourminesecurity.de/2022/07/21/drei-impulse-fuer-die-nationale-sicherheitsstrategie> (21 02 2023)
- Ng Eng Hen, Rede des Verteidigungsministers Singapurs bei der Münchner Sicherheitskonferenz, München, 6 Februar 2015, online unter URL:
https://web.archive.org/web/20150530185045/http://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/sp/2015/07feb15_speech.html#.VWoGjHbP3IU (20 02 2023)
- Nye, Joseph, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Nye (19 11 2022)
- Nye, Joseph, online unter URL: <https://beruhmte-zitate.de/autoren/joseph-nye/> (24 11 2022)
- NZZ: Die freie Seefahrt wird mit Kriegsschiffen durchgesetzt – das Wichtigste im Überblick, online unter URL: <https://www.nzz.ch/international/die-freie-seefahrt-wird-mit-kriegsschiffen-durchgesetzt-das-wichtigste-im-ueberblick-ld.1418189> (10 03 2020)
- Österreichische Nationalbank – Neue Seidenstraße, online unter URL:
<https://webassets.eurac.edu/31538/1624954493-stephan-barisitzpresentation.pdf> (21 03 2023)
- Petroleum Malaysia, online unter URL:
<https://www.petronas.com/progressing-energy/malaysia-petroleum-management> (22 01 2023)

- PMESII – PT, Analysematrix. Kanonenbootpolitik, online unter URL:
- <https://www.toolshero.com/strategy/pmesii-pt/> (20 10 2022)
- Port Arthur, Hafen online unter URL:
https://de.wikipedia.org/wiki/Port_Arthur (02 12 2022)
- Port Klang, Google maps, online unter URL:
<https://www.google.com/maps/@2.9751777,101.3192746,235m/data=!3m1!1e3> (15 01 2023)
- Port of Ningbo, online unter URL:
<http://english.chinaports.org/Ports/Index.html> (08 01 2022)
- Port of Shanghai, online unter URL:
http://www.worldportsource.com/ports/maps/CHN_Port_of_Shanghai_411.php (04 02 2023)
- Posen, Barry, online unter URL: <https://polisci.mit.edu/people/barry-r-posen> (01 12 2021)
- Projizieren, Begriffsklärung online unter URL:
- <https://www.google.com/search?q=etwas+projizieren&rlz=1C1GCEU> (20 10 2022)
- Primakow, Jewgeni, online unter URL:
- https://de.wikipedia.org/wiki/Jewgeni_Maximowitsch_Primakow (29 01 2023).
- QUAD (Quadrilateral Security Dialogue) online unter URL:
<https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/quad> (12 12 2020)
- Responsibility to protect, online unter URL:
[//responsibilitytoprotect.org/FES%20BRICS%20in%20global%20Governance.pdf](https://responsibilitytoprotect.org/FES%20BRICS%20in%20global%20Governance.pdf) (22 10 2022)
- Salamis Griechische Insel, online unter URL:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Salamis_\(Insel\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Salamis_(Insel)) (20 08 2022)
- Sandakan, Malaysia, online unter URL:
<https://de.wikipedia.org/wiki/Sandakan> (21 02 2023)

- Schwarzenberger, Georg, online unter URL:
[https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_Schwarzenberger_\(Rechtswissenschaftler\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Georg_Schwarzenberger_(Rechtswissenschaftler)) (13 12 2022)
- Seeziellenflugkörper CSS-5 online unter URL:
<http://de.wikipedia.org/wiki/CSS-5> (02 02 2022)
- Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) – China, online unter URL:
https://www.sipri.org/publications/search?keys=china&author_editor=&field_associated_research_area (09 02 2020)
- Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI) – China, online unter URL:
https://www.sipri.org/sites/default/files/2_Data%20for%20all%20countries%20from%201988%E2%80%930%932017%20in%20local%20currency.pdf (10 12 2021)
- Seerecht, online unter URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:4337127> (17 05 2022)
- Shanghai, Hafen, online unter URL:
<https://www.google.at/maps/@31.3322264,121.6537325,2380m/data=!3m1!1e3> (15 11 2022)
- Shanghai, Hafen, online unter URL:
shanghai@advantageaustria.org (07 01 2023)
- Singapore Navy Portal, online unter URL:
<https://www.mindef.gov.sg/web/portal/navy/about/mission> (19 02 2023)
- Singapur Sicherheitsstrategie, online unter URL:
<https://www.asienhaus.de/public/archiv/1997-1-041.pdf> (19 02 2023)
- Singapur, Formidable Fregatten, online unter URL:
https://en.wikipedia.org/wiki/RSS_Formidable (19 02 2023)
- STATISTA, VR China, online unter URL:
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/40731/umfrage/china-nachgewiesene-erdgasreserven-in-billionen-kubikmeter/> (03 12 2022)

- Smartrechner Seemeilenumrechner, online unter URL:
https://www.smartrechner.de/laengen_umr/ratgeber/umrechner_seemeile_kilometer.php (21 01 2019)
- Singapur, CIA factbook, online unter URL:
- <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/singapore/#geography> (23 01 2023)
- Singapur, Report, online unter URL:
file:///C:/Users/Christian/Downloads/bsa_report_long_singapur.pdf (29 01 2023).
- Singapur, Weltranking Bertelsmann, online unter URL:
<https://knoema.de/atlas/Singapur/topics/Weltrankings/Weltrankings/Bertelsmann-transformation-index> (22 01 2023)
- Soros, Georg, online unter URL:
- https://de.wikipedia.org/wiki/Soros_George (26 12 2021)
- SPS Military Yearbook 2021, online unter URL:
<https://www.spsnavalforces.com/story/?id=312> (14 02 2023)
- Spykman, Nicholas online unter URL:
https://de.wikipedia.org/wiki/Nicholas_J._Spykman (12 12 2022)
- Shipping and Shipbuilding Markets, Annual Review 2019, online unter URL:
https://www.brsbrokers.com/review_archieves.php (15 12 2022)
- String of Pearls, Pacific Forum vol.14, No. 7/2019, online unter URL:
https://pacforum.org/wp-content/uploads/2019/02/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf (02 04 2023).
- Tanjung Pelepas Hafeninformation, online unter URL:
- <https://www.marinetraffic.com/de/ais/details/ports/1010?name=TANJUNG-PELEPAS&country=Malaysia> (02 04 2023)
- Tanjung Perak, online unter URL: <https://kfmap.asia/seaport/port-of-tanjung-perak-11641> (09 01 2023)
- Tanjung Priok, online unter URL: <https://www.eurisles.org/de/8-principaux-ports-en-indonesie> (09 01 2023)
- Thallassokratie, online unter URL:
<http://www.minoer.net/themen/thalassokratie> (20 08 2022)

- Tiefsee, online unter URL: <https://www.planet-wissen.de/natur/meer/tiefsee/index.html> (22 10 2022)
- UNCTADSTAT, Country Profile, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/360/index.html> (14 12 2022)
- UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2016, 2017, 2018, online unter URL: <https://unctad.org/en/pages/publications/review-of-maritime-Transport.aspx> (05 01 2022)
- UNCTADSTAT, General Profil VR China, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/156/index.html> (12 12 2022)
- UNCTADSTAT, Maritime Profil VR China, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-gb/156/index.html> (18 12 2022)
- UNCTADSTAT, General Profil Indien, online unter URL:
- <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/356/index.html> (20 12 2022)
- UNCTADSTAT, Maritime Profil Indien, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-GB/356/index.html> (20 12 2022)
- UNCTADSTAT, General Profil Indonesien, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/360/index.html> (22 12 2022)
- UNCTADSTAT, Maritime Profil Indonesien, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-GB/360/index.html> (26 12 2022)
- UNCTADSTAT, General Profil Malaysia, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/458/index.html> (27 12 2022)
- UNCTADSTAT, Maritime Profil Malaysia, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/en-GB/458/index.html> (27 12 2022)

- UNCTADSTAT, General Profil Singapore, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/702/index.html> (27 12 2022)
- UNCTADSTAT, Maritime Profil Singapore, online unter URL: <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/GeneralProfile/en-GB/702/index.html> (18 12 2022).
- UNCTADSTAT, Maritime Report, <http://stats.unctad.org/PortCall> (15 01 2023)
- United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, online unter URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (18 08 2022)
- Waltz, Kenneth, online unter URL: <https://www.blinkist.com/en/books/man-the-state-and-war-en> (19 11 2022)
- Waltz, Kenneth, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Waltz_Kenneth (29 11 2021)
- Weltalmanach – Ländervergleich online unter URL: <https://www.weltalmanach.de/laendervergleich> (08 08 2018)
- Weltkarte der Ozeane, online unter URL: <https://de.oceancampus.eu/cours/LLw/die-weltkarte-ozeane-und-kontinente> (07 11 2022)
- Wikinger, England, Flüsse, online unter URL: <https://www.england.de/grossbritannien/wikinger-in-england> (11 12 2022)
- WSJ: Xi Jinping's Superpower Plans, online unter URL: <https://www.wsj.com/articles/mr-xis-superpower-plans-1532013258?redirect=amp#click=https://t.co/Fw5qq6xKCF> (17 02 2019)
- Yangshan Brücke, Shanghai, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Shanghai (04 02 2023)
- Zaho, Tingyang, Tian-Xia, in Social Identities, Vol 12, No1, online unter URL: <https://www.tandfonline.com/action/doSearch?AllField=Tian+Xia&SeriesKey=csid20> (22 01 2023)
- Zheng He, online unter URL: https://de.wikipedia.org/wiki/Zheng_He (11 12 2022)

- Zwölf Meilen Zone,. Online unter URL: <https://www.kuestenpatent-kroatien.online/nautic-news/fragen-antworten-kroatische-k%C3%BCstenpatente/k%C3%BCstenmeer-hoheitsgew%C3%A4sser-12-meilen-zone/> (20.05.2022)

Sonstige Quellen:

- Gareis, Sven, (2022): Universität Munster, Vortrag „Die Ostasienpolitik der USA im Spannungsverhältnis zu China“ im Symposium „Die USA– Interessen und Strategien“, LV Ak, Wien, 18.10.2022.
- Gärtner, Heinz, (2023): Universität Wien, Vorlesung 400006 FK, IR–Theory and its Operationalization, (2023 Sommersemester) am 11.03.2023.
- Gärtner, Heinz, (2020): Universität Wien, Vorlesung 4000013 SE, IR–Theory and its Operationalization, (2020 Wintersemester) am 07.11.2020.
- Jopp, Hans Dieter, Kapitän zur See, (2021): Vortrag „Indopazifik“, Geopolitisches Seminar, FÜ Ak, Hamburg, 23.08.2021, 1030 – 1137 Uhr.
- Kirchberger, Sarah, (2021): Universität Kiel, Vortrag „Die chinesische Marine“, Geopolitisches Seminar, FÜ Ak, Hamburg, 24.08.2021, 1430 – 1512 Uhr .
- Mahrer, Harald, (2019): Interview „Europa muss ein Venedig Schicksal erspart bleiben“, In: Tageszeitung Kurier, Sonntag, 06. 01. 2019, S. 4.
- Schallenberg, Alexander (2023): Interview „Österreich fühlt Puls an 2der Aorta der Weltwirtschaft“, In: Tageszeitung Kurier, Sonntag, 16.04.2023, S. 9.
- Johnson, Boris (2021): Rede vor dem britischen Parlament, ZIB1, ORF2 vom 16.03.2021, 19:30 – 19:44 Uhr, (Kurzmeldungen).

-

-

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Fokus des Forschungsprojektes	15
Abb. 2: Theoretisches Modell des Forschungsprojektes	19
Abb. 3: Struktur des Forschungsprojektes	21
Abb. 4: Die <i>MSRI</i> und die Akteure der indopazifischen Region	61
Abb. 5: Fakten Box Realismus	82
Abb. 6: <i>Contradictory Evidence</i> Neorealismus – Interdependenztheorie	90
Abb. 7: Entwicklung des globalen Seehandels – Welthandelsflotte 2008 -2018	95
Abb. 8: Baltic Dry Index 2008 – 2018	97
Abb. 9: Entwicklung maritimer Dry Bulk Handels u. Transportes 2008 – 2018	98
Abb. 10: Preisentwicklung <i>Capsize Bulk Carries</i> 2003 – 2018	99
Abb. 11: Netzwerk des Eisenerzhandels 2018	100
Abb. 12: Netzwerk des Rohölhandels 2008 – 2018	101
Abb. 13: Entwicklung maritimer Rohölhandels und Transportes 2008 – 2018	102
Abb. 14: Entwicklung der Frachtraten p. a. für Rohöltanker 2008 – 2018	103
Abb. 15: Entwicklung maritimer <i>LNG</i> Handels und Transportes 2008 – 2018	104
Abb. 16: Entwicklung maritimer Containerhandels und Transportes 2008 – 2018	105
Abb. 17: Entwicklung maritimer Durchschnittspreise f. Container VR China	106
Abb. 18: Handelsvolumen VR China mit Regionen/Ländern der <i>MSR</i> 2018	107
Abb. 19: Der <i>shift</i> nach Asien- Entwicklung der Top Häfen 1973 – 2010	108
Abb. 20: Die größten Containerhäfen 2017	109
Abb. 21: Chinas Dominanz – Asiens Top Häfen 2021	110

Abb. 22: Beurteilungskriterien Tiefwasserhäfen	111
Abb. 23: Fakten Box Allgemein VR China	112
Abb. 24: Geo Box VR China	113
Abb. 25: Fakten Box Ökonomie: Exporte und Importe der VR China	126
Abb. 26: Fakten Box Ökonomie: <i>FDI</i> der VR China	127
Abb. 27: Fakten Box Maritim 1 – VR China 2019	128
Abb. 28: Fakten Box Maritim 2 – VR China 2019	131
Abb. 29: Fakten Box Maritim 3 – VR China 2019	132
Abb. 30: <i>Map</i> Box Infrastruktur – Shanghai	133
Abb. 31: <i>Map</i> Box Infrastruktur – Shanghai – Yangshan	134
Abb. 32: Bewertung Shanghai	134
Abb. 33: <i>Map</i> Box Infrastruktur – Ningbo	135
Abb. 34: Bewertung Ningbo	135
Abb. 35: Fakten Box Allgemein Indien	137
Abb. 36: Geo Box: Die geostrategische Lage Indiens	137
Abb. 37: Fakten Box Ökonomie: Exporte und Importe Indiens	147
Abb. 38: Fakten Box Ökonomie: Außenhandelsbeziehungen Indiens	148
Abb. 39: Fakten Box Ökonomie: <i>FDI</i> Indiens	149
Abb. 40: Fakten Box Maritim 1 – Indien	150
Abb. 41: Fakten Box Maritim 2 – Indien	153
Abb. 42: Fakten Box Maritim 3 – Indien	154
Abb. 43: <i>Map</i> Box – Infrastruktur: Mumbai – Hafen	155
Abb. 44: Bewertung: Mumbai	155

Abb. 45: Fakten Box – Allgemein – Indonesien	156
Abb. 46: Geo Box – Indonesien	157
Abb. 47: Geo Box – Straße von Malakka	158
Abb. 48: Geo Box – Lombok- und Sundastraße	160
Abb. 49: Fakten Box Ökonomie: Exporte und Importe Indonesiens	165
Abb. 50: Fakten Box Ökonomie: <i>FDI</i> Indonesiens	166
Abb. 51: Fakten Box Maritim 1 – Indonesien	167
Abb. 52: Fakten Box Maritim 2 – Indonesien	169
Abb. 53: Fakten Box Maritim 3 – Indonesien	170
Abb.54: <i>Map</i> Box – Infrastruktur: Hafen Tanjung Priok	171
Abb.55: Bewertung Tanjung Priok	171
Abb.56: Fakten Box Allgemein – Malaysia	173
Abb.57: Geo Box – Malaysia	173
Abb. 58: Fakten Box Ökonomie: Exporte und Importe Malaysias	178
Abb. 59: Fakten Box Ökonomie: <i>FDI</i> Malaysias	179
Abb. 60: Fakten Box Maritim 1 – Malaysia	180
Abb. 61: Fakten Box Maritim 2 – Malaysia	182
Abb. 62: Fakten Box Maritim 3 – Malaysia	183
Abb. 63: <i>Map</i> Box – Infrastruktur: Hafen Port Klang	184
Abb. 64: Bewertung Port Klang	184
Abb. 65: <i>Map</i> Box – Infrastruktur: Hafen Tanjung Pelapas	185
Abb. 66: Bewertung Tanjung Pelapas	185
Abb. 67: Fakten Box Allgemein – Singapur	186
Abb. 68: Geo Box – Singapur	186
Abb. 69: Fakten Box Ökonomie: Exporte und Importe Singapurs	191
Abb. 70: Fakten Box Ökonomie: <i>FDI</i> Singapurs	191

Abb. 71: Fakten Box Maritim 1 – Singapur	192
Abb. 72: Fakten Box Maritim 2 – Singapur	193
Abb. 73: Fakten Box Maritim 3 – Singapur	194
Abb. 74: <i>Map</i> Box – Infrastruktur: Hafen Singapur	195
Abb. 75: Bewertung Hafen Singapur	195
Abb. 76: Bewertung VR China	199
Abb. 77: Bewertung Indien	201
Abb. 78: Bewertung Indonesien	203
Abb. 79: Bewertung Malaysia	205
Abb. 80: Bewertung Singapur	207
Abb. 81: Bewertung der Akteure – Zusammenfassung	208
Abb. 82: <i>Map</i> - Box Marinestützpunkt Sanya auf Hainan	222
Abb. 83 <i>Map</i> Box – Infrastruktur Hafen Hambantotta	224
Abb. 84: <i>Map</i> - Box String of Pearls – Spratly Inseln	225
Abb. 85: Fakten Box – Das A2/AD Konzept der <i>PLAN</i>	227
Abb. 86: Navale Wirkplattformen der <i>PLAN</i> – auszugsweise	228
Abb. 87: Korvettenzulauf <i>PLAN</i> – 2010 – 2021	229
Abb. 88: Beurteilung <i>PLAN</i>	230
Abb. 89: Navale Wirkmittel der <i>IN</i> – auszugsweise	242
Abb. 90: Beurteilung <i>IN</i>	243
Abb. 91 <i>Map</i> Box Marinebasis Visakhapatnam	244
Abb. 92: Navale Wirkplattformen der <i>TNI</i> – auszugsweise	250
Abb. 93: Beurteilung <i>TNI</i>	251
Abb. 94: Navale Wirkplattformen der <i>RMN</i> – auszugsweise	255
Abb. 95: Beurteilung <i>RMN</i>	256
Abb. 96: Navale Wirkplattformen der <i>SN</i> – auszugsweise	260

Abb.97: Beurteilung <i>SN</i>	261
Abb. 98 <i>Map Box</i> Marinebasis Singapur	261
Abb. 99: Gesamtbeurteilung der Akteure Ökonomie und Geographie	272
Abb. 100: Analysemodell der Akteure	282

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AAW	Anti Air Warfare
A2/AD	Anti-Access /Area Denial
AEP	Act East Policy
AIIB	Asian Infrastrutcur and Investment Bank
ASEAN	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
ASW	<i>Anti-Submarine Warfare</i>
AUKUS	<i>Australia – United Kingdom – United States</i>
AUS	Australien
BPB	Bundeszentrale für Politische Bildung
BRI	<i>Belt and Road Initiative</i>
BRICS	<i>Brazil-Russia-India-China-South Africa</i>
COA	<i>Course of Action</i>
COFDI	<i>Chinese Outward Foreign Direct Investment</i>
CIA	<i>Central Intelligence Agency</i>
CSG	<i>Carrier Strike Group</i>
DoD	<i>Department of Defense</i>
EEZ	<i>Exclusiv Economy Zone</i>
EU	Europäische Union
EW	<i>Electronic Warfare</i>
FDI	<i>Forward Direct Investment</i>
HDI	<i>Human Development Indicator</i>
HS	Hubschrauber
IN	<i>Indian Navy</i>
IND	Indien
INS	<i>Indian Navy Ship</i>
INS	Indonesien
IOR	<i>Indian Ocean Region</i>
LEP	<i>Look East Policy</i>
MDA	<i>Maritime Domain Awardness</i>

<i>MEA</i>	<i>Ministry of External Affairs</i>
<i>MoD</i>	<i>Ministry of Defense</i>
<i>MVW</i>	Massenvernichtungswaffen
<i>MSR</i>	<i>Maritime Silk Road</i>
<i>MSRI</i>	<i>Maritime Silk Road Initiative</i>
<i>NATO</i>	<i>North Atlantic Treaty Organisation</i>
<i>NSP</i>	<i>Naval Strategic Publication</i>
<i>NTG</i>	<i>Naval Task Group</i>
<i>NSS</i>	<i>National Security Strategy</i>
<i>MYS</i>	Malaysia
<i>NSC</i>	<i>National Security Council</i>
<i>OBOR</i>	<i>One Belt One Road</i>
<i>OHQ</i>	<i>Operational Headquarters</i>
<i>PACOM</i>	<i>Pacific Command</i>
<i>PLA</i>	<i>People Liberation Army</i>
<i>PLAAF</i>	<i>People Liberation Army Air Force</i>
<i>PLAN</i>	<i>People Liberation Army Navy</i>
<i>QUAD</i>	<i>Quadrilateral Security Dialogue</i>
<i>QDR</i>	<i>Quadrennial Defence Review</i>
<i>RMN</i>	<i>Royal Malaysian Navy</i>
<i>RSN</i>	<i>Republic of Singapore Navy</i>
<i>RAN</i>	<i>Royal Australian Navy</i>
<i>RCEP</i>	<i>Regional Comprehensive Economic Partnership</i>
<i>RCOH</i>	<i>Refueling and Complex Over – Haul</i>
<i>RF</i>	Russische Föderation
<i>SAARC</i>	<i>South Asian Association for Regional Cooperation</i>
<i>SCM</i>	Süd - Chinesisches Meer
<i>SCO</i>	<i>Shanghai Cooperation Organisation</i>
<i>SDR</i>	<i>Strategic Defence Review</i>
<i>SDSR</i>	<i>Strategic Defence & Security Review</i>
<i>SGP</i>	Singapur

<i>SHAPE</i>	<i>Supreme Headquarters Allied Powers Europe</i>
<i>SOP</i>	<i>Standing Operational Procedures</i>
<i>SvL</i>	Straße von Lombok (Lombokstraße)
<i>SvM</i>	Straße von Malakka (Malakkastraße)
<i>SvS</i>	Straße von Sunda (Sundastraße)
<i>SSBN</i>	<i>Strategic missile Submarine Ballistic Nuclear</i>
<i>SSN</i>	<i>Ship Submersible Nuclear</i>
<i>TEU</i>	<i>Twenty-Foot Equivalent Unit</i>
<i>TNI</i>	Tentara Nasional Indonesia
<i>UNO</i>	<i>United Nations Organisation</i>
<i>USA</i>	<i>United States of America</i>
<i>USN</i>	<i>United States Navy</i>
<i>USMC</i>	<i>United States Marine Corps</i>
<i>VLS</i>	<i>Vertical Launched System</i>
<i>VRC</i>	Volksrepublik China
<i>WHO</i>	<i>World Health Organisation</i>

ANHANG

Beilage I.....	Interview Commander JG Kristaps Sipols, National Defence Academy of Latvia, Riga, Latvia, 18.05.2022
Beilage II.....	Interview Dr. Markus Mäder, Oberdiessbach, Kanton Bern, Schweiz, 24.06.2022
Beilage III	Interview Dr. Alexander Brandl, Eisenerz, Steiermark, Österreich_18.07.2022 ..
Beilage IV	Interview Dr. Ian Speller, The Irish Military College, Co Kildare, Irland, 22.09. 2022
Beilage V	Interview Dr. Ao Univ. – Prof. i. R. Uni. Doz. Dr. Heinz Nissel, Theresianische Militärakademie, Wiener Neustadt, 17.11.2022
Beilage VI.....	Interview Padraigh Lysagh, Theresianische Militärakademie, Wiener Neustadt, 17.11.2022

Beilage I

Interview Commander JG (N) Kristaps Sīpols, Latvian Navy, National Defence Academy of Latvia, Riga, Latvia, 18.05.2022

Christian Wolf: *„Today, I have the opportunity to running an interview with Commander JG Kristaps Sīpols from the Latvian Navy. First of all, thank you for your willingness to spend me your time!”*

Kristaps Sīpols: *„Not at all, it is a pleasure for me Christian!”*

Christian Wolf: *„Sir, you have read and signed consent form? Do you agree with the contents?”*

Kristaps Sīpols: *„Already done and I agree!”*

Christian Wolf: *“Sir, can you give us a brief introduction of yourself and your naval experience?”*

Kristaps Sīpols: *“I am Commander J.G Kristaps Sīpols from the Latvian Navy. My background – I started as ASUW (Anti-Submarine Warfare, Anm. d. Verf.) officer and my last position was commanding officer on board of a fast patrol boat, an ex-Storm class from the Norwegian Navy. I spent my service time on board from 2000 - 2015.”*

Christian Wolf: *“Julian Stafford Corbett quoted: “Maritime strategy does not exist as a separate branch of knowledge. It is only a section of a division of the art of war.” With your words, Sir: What is maritime strategy and what is it for?”*

Kristaps Sīpols: *“From my point of view, maritime strategy is national interests and priorities. It's are overall security and peace – cooperation with neighbor countries and maritime surveillance. Be sure of freedom of navigation and clear role of law – education and training. Keep sharps look out on external border – control and risk management. Maritime infrastructure takes very important part in maritime strategy – especially ports, pipe lines and cables, windfarms, dockyards and other parts. Natural resources and environmental health – research and innovations.”*

Christian Wolf: *“The Sea is huge, harsh and unforgiving!” What is your personal experience? What are the challenges for navies in the maritime environment?”*

Kristaps Sīpols: *“When planning a route from one port, be sure that all questions are answered before you leave the harbor. Need to look on forecasts, logistic situation, alternative ports and support spots.”*

Christian Wolf: *“How long can ships go to sea? What is their endurance in a typical operation until they need to be refueled, storage i.e., water or food? What does this mean for the logistics?”*

Kristaps Sīpols: *“It is difficult questions, because it depends of many aspects, like type of vessel, what kind of mission, are you participate alone or in ships group, national SOP’s (Standing Operational Procedures, Anm. d. Verf.). For example, I was commanding officer on fast patrol boat and our endurance was three days, because of fuel, water and crew – one battle watch. Nevertheless, when we were in ships group with axillary vessel, we stayed at sea for month. For frigates and destroyers’ endurance are longer about one week.”*

Christian Wolf: *“It is often mentioned that naval forces have much more “jointness” character then their land opponents. In the sense of the complex environment of the sea and due to the fact that different types of ships and nations work together. What does this mean? Can you, simplified explain how maritime operations are planned and executed? What is the difference to operations of land forces?”*

Kristaps Sīpols: *“In my experience, I would say the planning process is similar, however, recce operations, it is different, because navy are looking on maps and make open source analyze, if I am right army send recce teams for data collection. For joint operations, staff can be located in afloat or land main actor is C3 (Command, Control and Communication, Anm. d. Verf.), organization.*

Small remark, just for imagination, frigate with ASUW capabilities, take care of surface threat and make force protection, and damage control readiness. Each crewmember is very important, because they have primary task and secondary. I would emphasize that one platform can make AAW (Anti-Air Warfare, Anm. d. Verf.), ASUW, EW (Electronic Warfare, Anm. d. Verf.), and FP (Force Protection, Anm. d. Verf.).”

Christian Wolf: *“There are constantly rumors that the Chinese Maritime Silk Road Initiative is a “Dual Use” Concept. On the one one hand it is mentioned that the purpose is to support the Chinese trade via the Indian Ocean, to exploit new markets, building new ports and infrastructure to divers the need for resources. On the other hand, it is argued that these ports and infrastructure can be used as bases for the PLAN (People Liberation Army Navy, Anm. d. Verf.). What do think about that?”*

Kristaps Sīpols: *“Defiantly agree, because new port can open new possibilities. Greater opportunities to adapt to today's situation, innovative approaches, geopolitical situation, like nowadays, when some restrictions are in force because of war in Ukraine. Ports can be used for all maritime players; I mean militaries and civil users. It is also worth to note that when you have your own base somewhere abroad it is also an economical factor. You don't have to pay all the taxes and bills for using the port infrastructure and you don't have to request on a diplomatic channel for a port visit.”*

Christian Wolf: *“Thank you very much for spending your time!”*

Kristaps Sīpols: *“Not at all!”*

Declaration of consent

I agree to the transcribed contents of the interview and declare my consent to their publication as part of Christian Wolf's dissertation.

Riga, 11.04.2023
(Kristaps Sīpols)

Beilage II

Interview Hi Chuen Mäder und Dr. Markus Mäder, Oberdiessbach, Schweiz,

24.06.2022

Christian Wolf: *„Ich habe heute die große Freude und Ehre Herrn Brigadier Dr. Markus Mäder von der Schweizer Armee und seine Gattin Frau Hi Chuen Mäder interviewen zu dürfen. Beide waren über viele Jahre im militärdiplomatischen Dienst der Schweiz in Islamabad, Pakistan dienstverwendet. Dr. Mäder kennt also die Akteure der Süd- Südost- und Ostasiens aufgrund seines dienstlichen Aufenthalts, aufgrund seiner jetzigen Verwendung als Chef der Schweizer Militärdiplomatie, aber auch aufgrund seiner privaten Verbindungen sehr gut. Die im Rahmen diese Interviews wiedergegebenen Aussagen stellen ihre private Meinung dar und sind nicht offizielle Linie der Schweizer Armee. Frau Mäder, Herr Dr. Mäder., Sie haben sich die Punkte der Einverständniserklärung durchgelesen? Sind Sie mit den Inhalten einverstanden?“*

Markus Mäder: *„Ja, habe ich mir durchgelesen und bin einverstanden.“*

Hi Chuen Mäder: *„Einverstanden!“*

Christian Wolf: *„Sie wissen auch, dass dieses Interview als ein Teil, einer zu erstellenden Doktorarbeit der Universität Wien verwendet wird? Das bedeutet, das Interview wird aufgezeichnet, transkribiert und anonymisiert, als Teil dieser Arbeit veröffentlicht. Sind Sie damit einverstanden?“*

Markus Mäder: *„Ich bin auch damit einverstanden.“*

Hi Chuen Mäder: *„Ich auch, ist gut so!“*

Christian Wolf: *„Herzlichen Dank dafür. Herr Dr. Mäder, ich habe eine Frage an Sie die mich persönlich sehr beschäftigt. Man sagt ja, dass das 19. Jahrhundert sei das Jahrhundert Großbritanniens gewesen, versinnbildlicht durch das viktorianische Zeitalter. Das 20. Jahrhundert wird als das amerikanische Jahrhundert bezeichnet. Vielerorts hört und liest man davon, dass das 21. Jahrhundert im Zeichen der VR Chinas stünde. Wie ist denn Ihre Einschätzung dazu?“*

Markus Mäder: „Ich finde, dass eine gute Darstellung. Ich glaube es geht in diese Richtung. Ich würde allerdings nicht unbedingt sagen das 21. Jahrhundert ist das chinesische Jahrhundert, sondern eher das asiatische. Und in diesem Zusammenhang ist China selbstverständlich ein wesentlicher Teil davon.“

Die Entwicklung zeigt, dass die Schwergewichte auf dieser Welt, politisch, gesellschaftlich, wirtschaftlich eindeutig Richtung Asian wandern, das hat ja bereits begonnen und innerhalb von Asien ist China ganz klar der zentrale Akteur. Also ich meine dieses genannte Bild, diese Entwicklungstendenz, die stimmt grundsätzlich in meiner Einschätzung.

Heißt aber nicht, dass sie ungebrochen so weitergehen muss, weil natürlich andere Akteure allenfalls da auch ein Interesse haben, dass die künftige Schwergewichtsbildung etwas ausbalancierter erfolgt. Hier ist insbesondere die bestehende Hegemonialmacht, die USA die ja eigentlich, und das hat sich in den letzten Jahren gezeigt, immer mehr versucht zu verhindern, dass China weiter zu einer mit ihr konkurrenzierenden Hegemonialmacht aufsteigen kann.“

Christian Wolf: „China wird oftmals als ein Staat mit Superlativen genannt. Die längste Landgrenze der Welt, über 22.000 km, so viele Staaten als Nachbarn wie kein anderer Staat, bevölkerungsreichstes Land der Welt, noch, vor Indien. China ist Exportweltmeiste und hat mit Shanghai den größten Containerhafen der Welt, hat mittlerweile Singapur überholt. China hat eine lange Küste mit ausgezeichneten Häfen, aber es hat eben auch die schon angesprochene lange Landgrenze. Wenn ich jetzt etwas polarisieren darf. eine Frage: China Land- oder Seemacht, oder beides?“

Markus Mäder: „Wenn ich rückwärts schaue, würde ich mit meinem Wissen über die chinesische Geschichte sagen, dass China bislang primär eine Landmacht war. (Ähh) Ich denke gerade die Jahrhunderte wo sich China abgeschottet hat, und ganz bewusst den Kontakt nach außen nicht gesucht hat, sondern eher nach innen geschaut hat, das kann man nur, wenn man als Landmacht gedanklich funktioniert. Eine Seemacht die will hinaus, will Handel treiben will, eine Flotte haben und das ist ein ganz anderer Mindset. Ich glaube China hatte das bis auf ganz wenige Phasen seiner Geschichte nicht, war eher vom Verständnis her Landmacht. Aber jetzt, heute glaube ich, dass China die Herausforderung hat wen es eben eine Supermacht werden will, ein Akteur, ein globaler Akteur werden will auf Augenhöhe der USA, dann ist es gezwungen auch den Teil Seemacht zu entwickeln. Ich

glaube das ist auch das was wir jetzt sehen seit vermutlich den letzten 20 Jahren würde ich sagen. (Ahm) wirtschaftlich natürlich aber auch militärisch. Ich glaube gerade diese Woche wurde der dritte Flugzeugträger vorgestellt. Also das sind ja so Anzeichen die das genau zeigen, dass China ganz bewusst versucht einen Seemachtstatus aufzubauen. Ob das gelingen wird mit dem Ambitionsniveau das die chinesische Führung hat, das wissen wir noch nicht aber ich denke die Absicht dahinter sehen wir. Ich würde sagen China im 21. Jahrhundert ist eine Landmacht die versucht zu einer Seemacht zu werden.“

Christian Wolf: *„Man könnte es nicht treffender sagen. China steht vor gewaltigen Herausforderungen, maritimen Art. Es hat sehr lange Seewege zu überwinden einerseits um Ressourcen ins Land zu bringen, Erdöl aber auch andere mehr. Andererseits führen diese Seeverbindungen zu den großen Absatzmärkten, Stichwort Europa. Diese Seewege führen durch sehr sensible, durch vielerlei Faktoren sehr verletzliche Meeresengen. Die Straße von Malakka ist weltbekannt. Jetzt hat China vor einigen Jahren im Rahmen der B&R Initiative die Maritime Silk Road vorgestellt wo also ein gemeinsamer Entwicklungshorizont gemeinsam mit SOA und südasiatischen Staaten gesucht wird. Aber hartnäckig hält sich das Gerücht, dass die zu schaffenden Infrastruktur auch zu militärischen Zwecken als Flottenbasen genutzt werden kann. Folgt damit China einer inneren Logik? Wäre so etwas denkbar?“*

Markus Mäder: *„Ja, ich meine das ist aus meiner Sicht ganz klar. Also (Äähm) wenn man den Aufstieg vor Augen hat den China anstrebt, das kann nicht nur politisch und wirtschaftlich sein, dass muss auch begleitet und unterstützt werden von einem militärischen Aufstieg. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Konzepte und Strategien die hinter dieser Maritimen Seidenstraße stehen, dass diese rein wirtschaftlich gedacht sind. Ich denke, das ist wirklich eine Kombination. Wirtschaftlich selbstverständlich um die Rohstoffe, die die chinesische Wirtschaft braucht, besser zu erreichen, sicherer zu transportieren, aber auch das muss man militärisch absichern. Wirtschaftlich macht das Sinn um den Export zu unterstützen sicherzustellen und dann, letztlich dürfen wir das nicht aus den Augen lassen, die zwei Hauptakteure global, das sind die USA und China. Sie kennen die berühmte Thukydides Falle die in aller Munde ist. Die Frage, wenn ein Hegemon herausgefordert wird von einer neuen aufstrebenden Macht, ist ein Krieg, ein Waffengang unvermeidlich oder wie das Thukydides beschrieben hat, mit dem antiken Beispiel Sparta und Athen. All das sind Gedanken, die ja auch in China diskutiert werden. An chinesischen*

Think Tanks und Strategieinstituten. (Ähh) Dann ist für mich ohne Zweifel klar, dass China mit der Maritimen Silk Road Initiative auch militärische Überlegungen dabei hat.“

Christian Wolf: *„Wen man weiß wohin der antike Konflikt zwischen der maritimen Handelsmacht Athen und der militärischen Landmacht Sparta eigentlich geführt hat, nämlich in den Peloponnesischen Krieg und damit de facto in den Untergang des klassischen Griechenlands dann wollen wir doch hoffen, dass es gegenwärtig nicht soweit kommt. Jetzt gibt es noch einen zweiten Staat den wir hier betrachten wollen - Indien. Zweitbevölkerungsreichstes Land der Welt, noch, in Südasien und in der IOR mit der Ambition eine Ordnungsmacht zu sein und unter Narendra Modi auch zunehmend hinterlegt mit Doktrinen und Strategien die den chinesischen Interessen zuwiderlaufen. Scheinbar oder zwangsläufig Stichwort Look East Policy - Act East Policy! Sie waren lange beruflich in Südasien. Wie würden Sie diesen möglichen Konflikt Indien – China einschätzen?“*

Markus Mäder: *„Also ich denke, das sind zwei Großmächte wobei eine davon, China, an der Schwelle zur Supermacht ist und Indien in der IOR eine Vormachtstellung einnehmen will. Beide Staaten teilen eine lange gebirgige Grenze, fochten mehrere gewalttätige Grenzkonflikte aus. Diese Konkurrenzsituation bleibt bestehen. Indien ist besorgt um die Ausweitung des chinesischen Einflusses in den Indischen Ozean - Stichwort Hafen in Sri Lanka, Stichwort Hafen Qatar in Pakistan, den ich einmal persönlich besuchen durfte.“*

Christian Wolf: *„Tatsächlich?“*

Markus Mäder: *„Tatsächlich! Ich sehe diese Häfen, diese Infrastruktur auch immer mit den großen Fragezeichen dahinter ob sie den eines Tages auch militärische genutzt werden könnten. Ich denke von den Größenordnungen her ist China stärker, potenter, wirtschaftlich aber letztlich auch militärisch und gerade deshalb würde ich davon ausgehen, dass Indien weiterhin versuchen wird Allianzen zu schmieden die dieses Missverhältnis ausgleichen helfen können. Mit den USA, und anderen Partnern in der Region wird es Indien darum gehen China auf Distanz zu halten oder entgegenzustehen.“*

Christian Wolf: *„Quasi ein Counter Balancing gemeinsam mit Singapur oder Malaysiern zum Beispiel?“*

Markus Mäder: „Genau! Indien war traditionell Allianzfrei und hat immer darauf geschaut, dass es zwischen der Sowjetunion und den USA, dem Westblock so eine gewissermaßen neutrale Position eingenommen hat.“

Christian Wolf: „Das war ja fast Staatsdoktrin?“

Markus Mäder: „Ja, das war fast Staatsdoktrin! Das hat man auch daran gesehen, dass man versucht hat Waffenimporte zu diversifizieren, wenn schon ein großer Teil damals aus der Sowjetunion kam und ich denke, das ist heute nicht mehr ganz so. Man versucht immer noch aus indischer Perspektive Mittelwege zu finden, aber wenn es um, oder gegen China geht dann ganz klar mit einer Anlehnung an die USA und ihre Verbündeten. Ich denke dieser Trend wird weitergehen.“

Christian Wolf: „Frau Mäder, ich weiß, dass Sie aus einer Küstenstadt der VR China kommen und mich würde interessieren wie man dort das Meer, den Hafen wahrnimmt und welche persönlichen Eindrücke Sie uns hier geben möchten?“

Hi Chuen Mäder: „Ich komme aus Wenzhou, das ist eine Küstenstadt der Zhejiang Provinz, das ist eine Provinz südlich von Shanghai und diese Stadt gehörte zur ersten Gruppe die den wirtschaftlichen Aufschwung erlebt habe. Als ich jung war sind viel meiner Generation in andere Städte gegangen um von dem wirtschaftlichen Aufschwung zu profitieren. Daher sind in meinem Freundes- und Bekanntenkreis mehr als 90 Prozent Geschäftsleute. Das Meer ist immer da und prägt unser Leben. Für den Beruf, aber auch für die Freizeit.“

Christian Wolf: „Werte Frau Mäder, Herr Dr. Mäder, herzlichen Dank für das Interview.“

Markus Mäder: „Nichts zu danken, gern geschehen. Ich hoffe, es kann von Nutzen sein!“

Hi Chuen Mäder: „Alles Gute für Ihre Arbeit!“

Beilage III

Interview Dr. Alexander Brandl, Eisenerz, Österreich, 18.07.2022

Christian Wolf: *„Ich habe heute die Gelegenheit Herrn Dr. Alexander Brandl zu interviewen. Herr Dr. Brandl, Sie haben die Einverständniserklärung gelesen? Sind Sie mit den Inhalten einverstanden?“*

Alexander Brandl: *„Ja genauso ist es. Ich bin einverstanden.“*

Christian Wolf: *„Ich darf nochmals erwähnen, dass dieses Interview als ein Teil, einer zu erstellenden Dissertation der Universität Wien verwendet wird. Das bedeutet, das Interview wird aufgenommen, transkribiert und als Teil des Projekts veröffentlicht. Ist das in Ordnung für Sie?“*

Alexander Brandl: *„Ja, okay! Auch das ist in Ordnung.“*

Christian Wolf: *„Das freut mich. Herr Dr. Brandl, wenn Sie sich vielleicht kurz vorstellen möchten?“*

Alexander Brandl: *„Danke Herr Oberst! Mein Name ist Alexander Brandl ich bin Physiker von der Ausbildung, Teilchenphysiker, ursprünglich. Ich habe meine Abschlüsse, den Bachelor, den Master und mein Doktorat am Ende, an der State University of New Mexiko in Teilchenphysik gemacht. Danach bin ich an das Austrian Research Center Seibersdorf gewechselt. Das war für einen Teilchenphysiker ein wenig zurück in die Nuklearphysik sowie in die Kerntechnik und den Strahlenschutz. Ich war dann zehn Jahre lang in Seibersdorf als Research Scientist, Research Staff, (ähh), war dann Strahlenschutzbeauftragter des Zentrums und die letzten zehn Jahre Abteilungsleiter für Strahlensicherheit und den konventionellen Arbeitnehmerschutz und das Qualitätsmanagement.“*

Christian Wolf: *„Ein breites Feld somit!“*

Alexander Brandl: *„Ein breites Feld. Gerade die Sicherheit ist in der Nukleartechnik ein wichtiger Bestandteil.“*

Christian Wolf: *„Natürlich es handelt sich ja immerhin um Strahlendes Material!“*

Alexander Brandl: „Genau!“

Christian Wolf: „Dann ging es über den großen Teich?“

Alexander Brandl: „Ja! Ich bekam dann eine Anstellung an der Colorado State University wo ich inzwischen seit zwölf Jahren bin. Die ersten sechs Jahre als Assistent Professor, die nächsten sechs Jahre als Assoziierter Professor. Seit 1. Juli dieses Jahres bin ich Full Professor und seit Anfang des Jahres interimistischer Institutsleiter.“

Christian Wolf: „Gratuliere!“

Alexander Brandl: „(Lacht!) Danke!“

Christian Wolf: „Aber dieser berufliche Weg hat Sie immer wieder auch mit der bewaffneten Macht der USA und so auch mit der Marine in Berührung gebracht. In welchen Feldern sind Sie hier tätig?“

Alexander Brandl: „Hauptsächlich in der Reaktortechnik und dem Strahlenschutz. Wir haben sehr viel Studenten an unserer Universität die aktiv im Militärdienst stehen. Offiziere üblicherweise im Captain oder Majors Bereich, die hier ein Master- oder Doktors Studium absolvieren. Diese Studenten, Army (Landstreitkräfte, Anm. des Verf.), Air Force (Luftstreitkräfte, Anm. des Verf) und auch Navy, werden von mir betreut.“

Christian Wolf: „Da schließt gleich meine erste Frage an: Nukleartechnologie, so wird oft erläutert, ist eine Technologie die aufgrund der sicherheitsrelevanten Fragen nicht gerade einfach zu handhaben ist. Was bedeutet dies für den Einbau und die Nutzung an Bord von Kriegsschiffen ober und unter Wasser. Vielleicht können Sie das kurz skizzieren?“

Alexander Brandl: „Ja, ich fange an mit Ihrer ersten Frage, den Einbau. Grundsätzlich gilt solange der Reaktor nicht in Betrieb war, ist er eigentlich relativ sicher, (Ähh), weil Uran selbst, Sie wissen, kommt natürlich vor und damit, obwohl einiges technisches Wissen notwendig ist um Brennstäbe oder Brennstoff welcher hauptsächlich in der Marine genutzt wird zu verwenden, ist es grundsätzlich ungefährlich. Dann aber muss Uran angereichert werden. Das ist ein ziemlich aufwendiger, mit viel Wissen und Erfahrung verbundener Prozess. Der Einbau selbst passiert im Bau, genauer, im Zusammenbau des Geräts. Ob das

jetzt ein U-Boot ist, oder ein Flugzeugträger, das ist Teil der Konstruktion. Das ist relativ einfach!“

Christian Wolf: *„Aber dann!“*

Alexander Brandl: *„Aber dann! In dem Moment wo der Reaktor in Betrieb genommen ist, schaut das mit dem Strahlenschutz und der nuklearen Sicherheit etwas schwieriger aus. Solange das Gerät läuft und damit bin ich auch gleich beim ersten großen Vorteil dieser Technologie, es kann über sehr lange Zeit eine konstante Leistung abgegeben werden. Damit verbunden ist auch gleich der zweite Vorteil, die Reichweite (Die Seeausdauer, Anm. des Verf.). Das Ding kann über mehrere Monate, ja Jahre, unterwegs sein ohne dass es befüllt, oder etwas ausgewechselt werden muss. Dann wird es etwas schwieriger, weil so wie das die Marine (US Navy, Anm. des Verf.) macht, der ganze Reaktor im Stück aus dem U-Boot oder dem Flugzeugträger wieder ausgebaut werden muss.“*

Christian Wolf: *„Da möchte ich jetzt nachhaken. Das bedeutet, der Reaktorblock wird, mangels Öffnungen im Schiff, herausgeschweißt?“*

Alexander Brandl: *„Ja, die Außenwand wird aufgeschnitten und der Reaktorblock samt Zubehör im Stück herausgehoben. Der neue Block wird eingesetzt, das Fahrzeug wieder verschlossen und seetüchtig gemacht. Dieser Vorgang nimmt normalerweise mehrere Monate in Anspruch. (Anm. d.Verf.: RCOH bei Trägern der Nimitz-Klasse ¹⁰⁵⁴) Diesen Nachteil nimmt, zumindestens die amerikanische Marine, bewusst im Kauf.“*

Christian Wolf: *„Das heißt gerade in den Weiten des Pazifiks erweist sich dieser Nuklearantrieb als unschätzbarer Vorteil, wenngleich der Nachteil eines längeren Wartungszyklus bedeutet, dass das Schiff dann der Flotte für Monate nicht zur Verfügung steht. Diese Zeit wird, so nehme ich an auch gleich für weitere Wartungs- und wenn notwendig, Modernisierungsmaßnahmen genutzt. Habe ich Sie da richtig verstanden?“*

Alexander Brandl: *„Absolut richtig verstanden.“*

¹⁰⁵⁴ Bei den Trägern der NIMITZ-Klasse CVN 68 - CVN 77) wurden zwei Westinghouse A4W Reaktoren verbaut. Diese werden im Rahmen eines 33-monatigen RCOH – Refueling and Complex Over – Haul, nach einer Laufzeit von 13 - 15 Jahren getauscht Vgl. Elward, Brad, Nimitz-Class Aircraft Carriers, 2012, S.32 und 34.

Christian Wolf: „Herr Dr. Brandl können Sie uns kurz die Vorteile des Nuklearantriebs anhand eines U-Bootes darstellen?“

Alexander Brandl: „Nukleartechnik bei U-Booten hat zwei ganz große Vorteile. Einen habe ich bereits gesagt, das ist die konstante Leistung die so ein Reaktor erzeugen kann. Kernreaktoren sind eigentlich ganz ungünstig in einem Betrieb wo unterschiedliche Leistung plötzlich verlangt wird. Beispielsweise in einem Haushalt. Reaktoren sind vielmehr darauf ausgelegt eine gleichmäßige Leistung abzugeben, da arbeiten sie am besten. Wenn sie ein wenig die aktuelle Literatur studieren dann werden in Europa französische und deutsche Kernkraftwerke, diese zunehmend weniger, so verwendet, dass diese den Basisstrom generieren. Genau aus diesem (oben angeführten, Anm. des Verf.) Grund. Jedes Mal, wenn in einem Reaktor Leistung geändert werden muss, das beginnt beim Anfahren, stellt dies einen ganz besonders kritischer Punkt, eine kritische Zeit dar. Entsprechend wird für diese Phase viel Zeit investiert um den Reaktor zunächst mit wenig Leistung langsam, kontrolliert und konstant hochzufahren. Hat er das Betriebsniveau erreicht, arbeitet er konstant und relativ unproblematisch für Monate und Jahre.“

Christian Wolf: „Egal ob über oder unter Wasser wird also versucht die Leistung des Reaktors relativ konstant zu halten und damit auch den Verbrauch?“

Alexander Brandl: „Genauso ist es! Je konstanter die Leitung umso besser läuft der Reaktor!“

Christian Wolf: „Das heißt der Reaktor leistet also weit mehr als ein konventionell angetriebenes Schiff zu leisten in Stande ist und selbst wenn diesem gelingt, dann nur für relativ kurze Zeit aufgrund des dann sehr hohen Treibstoffverbrauchs- und damit der sich rasant verkleinernden Reichweite.“

Alexander Brandl: „Richtig! Genauso ist es! Dieser Umstand spielt aber auch in den zweiten Vorteil und dieser ist, dass die Übertragung der Leistung elektrisch geschieht und damit kein Motorengeräusch entsteht. Damit ist ein Atom-U-Boot viel leiser als ein Konventionelles und damit mit Sonaranlagen des Gegners um einiges schwieriger zu orten. Man versucht dann das Schraubengeräusch festzustellen aber ansonsten ist es nahezu geräuschlos. Bei Gefechtsbereitschaft bedeutet, dass, das sich die Besatzung nahezu lautlos bewegen muss!“

Christian Wolf: *„Damit komme ich zur dritten Frage. Die Situation in Südostasien. Wenn wir uns diesen Raum an der Grenze zwischen indischen zu pazifischen Ozean näher anschauen, da hat der vor kurzem abgeschlossene AUKUS-Pakt zwischen Großbritannien den USA und Australien für ziemliches Aufsehen gesorgt. Damit wird Australien in den exklusiven Klub der Nuklearmächte hier in Form von U-Booten aufgenommen. Was bedeutet das im Inselgewirr Südostasiens, an den Eingängen der Straße von Malakka?“*

Alexander Brandl: *„So wie ich vorhin gesagt habe gibt es eine Reihe von Vorteilen. Dazu muss ich etwas ausholen. Für die westliche Welt und ich inkludiere hierbei Australien, scheint der große geopolitische Gegner in Asien derzeit China zu sein.“*

Christian Wolf: *„Sie meinen die VR China.“*

Alexander Brandl: *„Genau! Die zu beschaffenden U-Boote Australiens können aufgrund ihrer Reichweite, ihrer Autarkie aber auch ihrer geringen Geräuschkulisse für Monate unter Wasser bleiben. Damit ist es dann einen weiteren Player möglich seine U-Boote wie Horchposten an strategisch wichtigen Stellen (etwa den Zugängen zur Straße von Malakka oder vor der chinesischen Insel Hainan, Anm. des Verf.) zu positionieren. Damit kann man den zivilen Schiffsverkehr beobachten aber auch die durch den Gegner gesetzten Maßnahmen.“*

Ein unschätzbarer Vorteil bei Patrouillenfahrten, die man dann auch weit entfernt der Heimatbasen in den nördlichen indischen Ozean ausdehnen könnte. Gerade für die Australier sehe ich vor allem das Südchinesische Meer und den Indischen Ozean in Ihrer Interessensphäre.“

Christian Wolf: *„Herr Dr. Brandl herzlichen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben. Guten Flug zurück in die Staaten und alles Gute weiterhin!“*

Alexander Brandl: *„Herzlichen Dank! Auch Ihnen alles Gute, viel Erfolg!“*

Beilage IV

Interview Dr. Ian Speller, The Irish Military College, Irland, 22.09.2022

Christian Wolf: *„This morning, I have once more the privilege to running an interview with Professor Dr. Ian Speller. First of all, congratulations from my side Sir! Great that you are promoted to a professor!”*

Ian Speller: *„Thank you very much Christian!”*

Christian Wolf: *„Sir, you have read and signed consent form? Do you agree with the contents?”*

Ian Speller: *„I did it and yes I agree!”*

Christian Wolf: *„Great! Then I would like to start by thanking you sir, for your willingness to support me in this research project. Thank you very much for that!”*

Ian Speller: *„It is a pleasure.”*

Christian Wolf: *„Fine, we are sitting here in the Military College of the Irish Defence Forces and we want to talk about Maritime Strategy! Sir, when we discussing about Seapower and Maritime Strategy there are two persons spinning around in our minds. These are Rear Admiral Alfred Thayer Mahan and Sir Julian Stafford Corbett. Both tried to exploit timeless principles and preconditions for Seapower and what does it mean to become one. But those two wrote their thesis and thoughts a hundred years ago. What do you think, are both of them still relevant, state of the art?”*

Ian Speller: *„It’s a good question, (ahm), and I thought you asked are the relevant but state of the art is the better question. Relevant are both certainly because they influence way of people think and that is evident still in the 2020, so as you can see in the American doctrine of 2020. There is still a very Mahanian footprint there, beside that they don’t really signed Mahan in the Strategy but there is a Mahanian approach. But I am not sure if they are following the original approach of him but those ideas, he lay down a century ago are so deeply entrenched in naval thinking so that they are continuously applied So you have to understand Mahan if you want to understand naval policy. And also, Corbett and*

likewise there are elements of Corbett which are still part not only of American but of most western naval strategies. So, you need to understand them in order to understand what navies are thinking and doing today. Wherever if they are still state of the art is a different question because just because navies are doing that doesn't mean they should be. So, for example I am real concerned that the last published US Navy policy is going in a wrong direction and is following a Mahanian route. That means she might not be very sensible in all the future context. So, Mahan and state of the art? Yes, he put forward some fairly shaky principles in what navies should do and what not. But we have to keep in mind that his driving agenda was to be a propagandist for Seapower and to advance the course of American naval development."

Christian Wolf: *„But he also set conditions for Seapower, geographical conditions as the line and conformation of the coast, extent of territory and due to the fact that these are geographical factors they might still be relevant because geography don't change."*

Ian Speller: *„Yeah right, absolutely!"*

Christian Wolf: *„Fine!*

Ian Speller: *„Mahan thinks that normally you can't change geography but in the rarest cases as you think to the Panama Chanel or the Suez Chanel, they are changing maritime geography So yes there are things that both say in broad terms that what maritime power is what maritime strategy can achieve and i I think that these do remain timeless!" But some of them needs to be interpreted in a clever way in the context of the actual circumstances.*

So, I think Geoffrey Till says Mahan write a lot more then people are willing to read!

Christian Wolf: *„ (lacht)*

Ian Speller: *„So most people read just a chapter here and there so yeah geography Geoffrey Till I am reading now his latest book how to build a navy it came out just a couple of weeks ago. Particular because he focussed on China. And what Geoffrey Till does maybe in the third or fourth chapter he takes six conditions for Sea power and he boles them down to four. And the first one is geography and I think this is useful and so to have a sharp look to geography is still extremely useful. For example, Great Britain has the much better geography to be a Seapower and Germany was in the wrong place and China is in a*

difficult place because it is surrounded by a ring of islands mostly aligned to the United States and their allies. So, the most important Sea Lines of Communication (SLOC) runs through the street of Malacca and so on. So, if Mahan would have a look to China nowadays, he would quote that it is really difficult for them to become a Sea Power. But that doesn't mean that they can't.

Christian Wolf: *„Yeah, so the preconditions are not as good as for the United States for example who is a world island as it is often mentioned*

Ian Speller: *„Absolutely that means that the conditions are not so good but we will see if China overcomes those and will become a great Seapower.*

Christian Wolf: *„That leads us to the next question. The PR China launched the Belt and Road Initiative and as an important part of this comprehensive approach is the Maritime Silk Road Initiative (MSRI). The MSRI is widely promoted by the Chinese leader's, most prominent Xi Jinping, to be a project to rise the living standards in all the countries that would participate, to share and promote common interests. But on the other hand there are constantly rumours that these infrastructure projects especially the harbours can also be in a kind of "dual use" be bases for the advancing People Liberation Army Navy (PLAN). Would that make sense and so could that be possible that this is an implied task of the MSRI?*

Ian Speller: *„I guess you mentioned Mahan. If Mahan would have a look to this, he would say that a navy has to follow the trade. That's what it is. There is a relationship that you expect. There is a relation that the trade that you expand and the need to protect it. It generates the resources and the present. So (Ahm), there is a sense in that when the Chinese felt that there is a threat occurring. That's what we saw when the piracy case off coast of Somalia take place. That threatens Chinese interests and so China starts to deploy warships in the Indian Ocean to protect their trade and this is an example that they must be interested to have some base's where they can operate from. And there is a problem, you excuse, that we would not have a problem if the Americans or the French would start to establish bases to fight pirates. We would see this as a positive thing. The danger when the Chinese do the same is that we automatically feel that this is can be an aggressive design. And the reason for this is that they precisely said, that they would never do this, to become a global*

Seapower, or even a maritime hegemon. The problem with hegemons is that they never declare their interests in advance."

Christian Wolf: *(Lacht)*

Ian Speller: *"Yeah, it is when you think about the process that when the Americans move from an isolated status to one with a footprint all around the world, massively accelerated by the Second World War. So, it would not be unexpected that a growing economy with a growing international trade, commitments and dependencies would need a contribution to maritime security around the globe. And so that would require facilities, a naval long term presence and facilities that can refuel a destroyer or a frigate that is chasing pirates can also refuel a destroyer or a frigate that isn't chasing pirates but doing somewhat else."*

Christian Wolf: *"Securing SLOC or running Power Projection in the Indian Ocean. That would be possible."*

Ian Speller: *"That is absolutely right. And if you think that traditional maritime strategy would view at this you would see that this is a natural process So Chinese must be naturally becoming more interested what is beyond the local region."*

Christian Wolf: *"Of course the growing economic interests would lead to a growing maritime footprint around the world."*

Ian Speller: *"Yeah, right!"*

Christian Wolf: *"Hmm, but when I interpret your words properly, I would read that there is a little bit what is to be called a hype about all what the Chinese are doing. When the Chinese are launching an aircraft carrier everybody seems to be completely shocked that they will become the second maritime superpower. Meanwhile the Chinese have three carriers, right, but the Americans have eleven operational. So, there is still an enormous gap between the Americans and the Chinese, between the US Navy and the PLAN."*

Ian Speller: *"Right, there is a huge gap. Chinese People are thinking not in this year or next year, but they are thinking in 10-, 20- or 30-years' time. And we can see this in the past when you have a look to Japan which goes from no modern navy to one of the great naval powers. In a period or a decade, you can't make huge leaps forward. And that would be remarkable if China would not do that. Given to the rise of their economy and their*

dependence on maritime trade. Again, you don't have to read Mahan to realize that the course of the navy is growing, but I do think that it is really important to put yourself in the sights of somebody in Peking as well as somebody in Washington. And from that perspective they claim that their navy is primary for defensive purposes it is too easy to just dismiss the idea that from their perspective they don't have the best geographical conditions. They have a disadvantaged geographical position. They face a world where the US Navy and its allies dominate the oceans. So, you would expect them to invest in naval forces. There is also important to know their history with a century of deprivation by the Americans and the European countries, and so of course they are building a navy. And so maybe the Americans would fall into this Thucydides trap."

Christian Wolf: *"So they would get into this Thucydides trap too."*

Ian Speller: *"Yes so maybe they build a navy for defensive purpose with the idea that then they never would be threatened. So, when we are talking about Chinese Anti Access – Area Denial (A2/AD) we never talking about American A2/AD in the Gulf of Mexico. So, we talking about Chinese waters. That means we would expect them to develop these capabilities It doesn't mean that we, in the terms of the West would sit back passively and do nothing but we would surely to expect them to doing all these things we should expect them to build aircraft carriers. Wherever, they are a prestige symbol or where they are designed to project power."*

Christian Wolf: *"The symbol of naval power is the aircraft carrier."*

Ian Speller: *"In the same way that Brazilian, Chile and Argentina were looking for Dreadnought's in the 20th century from the Brits as a symbol of naval power. That's what he Chinese are now doing. Or maybe it is attempted to build up a Power Projection capability in the Indo - Pacific Region."*

So, when the British can send a Carrier Group in the Street of Taiwan, so if the British can do that, why should we then not thinking that the Chinese should not to be worried. And then of course, China can send an aircraft carrier in the opposite direction in the Indo - Pacific Region."

Christian Wolf: *"So that leads me back to the starting point of this interview, again to the geography. (Ahm) When we are talking about the strategy behind the MSRI this famous*

and often named “String of Pearls Strategy” to secure the fragile Chinese SLOC. What is in your mind, in your opinion in that context the importance of the South East Asian archipelago? The states of Malaysia, Singapore and Indonesia. Especially what is the importance of those for the Chinese here the framework of the MSRI, when we talking about the Street of Malacca. Is this region important for the Chinese and if yes, then why?”

Ian Speller: *„Well, as we know, I mean I don’t have the figures but there is clear that a high proportion of oil and gas runs through the Malaccan streets. In any future conflict scenario or any crises scenario the ability of Chinese adversaries to cut off these straits will have an obviously potential impact on the Chinese economy. So, you expect them to be interested in that region. It would be crazy (for them) not to be interested! (Ahhm) And this if you have a look to the predictions of a future conflict one of the strategies would be the offshore balancing and that means to block these streets. And if you can put your fleet to the East Chinese Sea then maybe you could do the equivalent of what Great Britain had done to Germany in the First World War what is a distant blockade. And that makes sense at that. Why would you put a carrier group into Chines waters?”*

Christian Wolf: *„Why move so close to the Chinese harbours when you could have the same effect with a far distance blockade*

Ian Speller: *„Absolutely! And one of the huge problems that the German strategy had in the First World War was, that they got no idea what to do with their fleet when Britain’s (Grand Fleet Anm. d. Verf.) don’t come into the Helgoland Bay. Literally they had no notion of what they should do when the Grand Fleet stays in place in northern Scotland. So, this was a complete failure of German strategy.”*

Christian Wolf: *„The famous Risk Fleet!”*

Ian Speller: *„Yeah! They should have anticipated that Britain won’t do what they want. Charging into German waters and maybe the Chinese are a bit smarter than the Germans and realizing that maybe in the next war perhaps, (Ahhm) they asked their self: What we do if the enemy doesn’t come to us?”*

Christian Wolf: *„If the Carrier Battle groups of the Americans or whosoever don’t appear on our cost that could be one driving moment behind the Chinese strategy?”*

Ian Speller: „Yes! Maybe they asked their self: If our potential enemies can close the street of Malacca that would have the effects of a far distant blockade. Of course, a blockade takes it's time before it starts to work. For example, the British blockade took four years (In the First World War). And so, you talked about the Belt and Road Initiative. So, the reason behind is to reduce some of its vulnerably of its SLOC and a possible cur off of those. So it makes sense for them to create road and rail links to regions in Mackinder's Heartland. But we both know that within this they can never replace of that what maritime trade can do.”

Christian Wolf: „That leads me to the last question. (Ahm) When we are talking about China, we are talking South East Asia and on the other hand in the Indian Ocean there is India itself. This country is often identified as the typical antagonist to all of that what is sub summarized as the Chinese Interests, Chinese foreign policy, to Chinese Initiatives like the MSRI. The Indians launch the Look East and the more offensive the Act East Policy. But does the Indian Navy truly have the capabilities to face the Chines challenge in the Indian Ocean.”

Ian Speller: „I guess, that would depend of what the Chinese challenge will be manifested. And I am not an expert in any sense in the Indian Armed Forces but clearly in general India is not a match for China. But India doesn't have to match China but China only has to match that bit of China that will come to India. And in a situation where the Chinese would also have to worry about Korea, Japan, the United States and their navies would appear in Asian waters there would be only limited chines capacities to project into the Indian Ocean. But if you think that just a handful nuclear powered submarines would operate in the Northern Indian Ocean Region to counter them would require very, very advanced sophisticated items. And the Indian deal with that. So, when we are talking about Chinese Sea Denial activities in the Indian Ocean that would be alone difficult to run them, but when China attempt is to project power that is what massively would extent the portion of control that China can have in these waters this is very difficult to achieve for them. So, I don't have a clear answer but what I am convinced is that India would have to work in collaboration within other navies foremost the United States but also others.”

Christian Wolf: „Maybe increase the collaboration with the Australian and the Singapore Navy what they are already started to doing in the past. So, in short terms - to outbalancing

the PLAN together with other states that are not interested that China will become the dominating power in the Indo Pacific region.”

Ian Speller: *„Yes that could maybe be. Right back to where we started – to Mahan. China is projecting from the Chinese mainland and they have to realize that they just have minor bases to support that yet. They don’t have a Pearl Harbour. They don’t have a massive fully developed naval power. So, in a conflict where they would draw in within India, Australia and Singapore, Japan and America they would have huge problems in doing more than just looking over their own backyard. To face so many adversaries and enemy naval forces around them.*

So, to project forces deep into the Indian Ocean is will bring in that case huge difficulties for them and would mean that this would require a significant devotion of high-end technology capabilities to deal with. In that kind of conflict China’s major problem would be that they would have to focus on their own backyard with Area Denial and with the support of their own land-based missile systems and their Air force. That would require most of the Chinese resources. That means for India in a conflict situation as described, where everybody is involved perhaps, they would act following Mahan. But in a conflict where not everybody is involved that is a different situation. When I would be the Indians, I would be deeply worried if the Chinese would start to work to develop a huge major military base the equivalent of Guam and Pearl Harbour.”

Christian Wolf: *„In the Indian Ocean Region.”*

Ian Speller: *„Yeah and when that don’t will happen immediately, it doesn’t mean that it would not happen in the future. For example, a century ago the Americans doesn’t have that global outreach that they have now. But they were able to develop it relatively quickly. So, when the Chinese would begin to develop bases at the western coast of Africa, that would pull western navies into the Atlantic and then it would remain little to back up the Indians. So, things could change relatively quickly and so I can understand that the Indian s are concerned about Chinese activities in the Indian Ocean. But that is just the point today so we will see what the future brings.”*

Christian Wolf: *„Sir, thank you very much for giving me this interview. Hopefully we will have the possibility to meet each other again. Meanwhile all the best for you.”*

Ian Speller: „*If this is helpful for you, I am happy that I can help!*”

Christian Wolf: „*Of course! Once more thank you very much!*”

Ian Speller: „*Thank you*”

Beilage V

Interview Ao. Univ. – Prof. i. R. Uni. - Doz. Dr. Heinz Nissel, Wiener Neustadt, Österreich, 17.11.2022

Christian Wolf: *„Heute habe ich die Gelegenheit und die Ehre Herrn Univ. Prof i. R. Dr. Heinz Nissel zu interviewen. Dr. Nissel beschäftigt sich seit vielen Jahren mit Indien, war auch lange Zeit in Indien selbst und ist daher ein profunder Kenner des indischen Subkontinents und seiner Besonderheiten. Herr Dr. Nissel, Sie haben die Einverständniserklärung gelesen, darf ich Sie vorweg fragen, ob es für Sie in Ordnung ist, dass ich dieses Interview im Rahmen meiner Dissertation als Beilage anführe?“*

Heinz Nissel: *„Das ist in Ordnung!“*

Christian Wolf: *„Herzlichen Dank! Dann möchte ich mich bei Ihnen, Herr Dr Heinz Nissel nochmals herzlich bedanken, dass Sie die Bereitschaft haben mich bei diesem Forschungsprojekt zu unterstützen. Vielen Dank dafür!“*

Heinz Nissel: *„Gerne! Wenn ich Ihnen damit helfen kann!“*

Christian Wolf: *„Dann komme ich gleich zur ersten Frage-(Ahm) – Indien, ein Land der Superlative, ein Subkontinent der Superlative, in Kürze, nächstes Jahr, 2023 bevölkerungsreichstes Land der Welt, aber auch multiethnisch, multikulturell, multireligiös. Diese enorme Diversität, ist sie eine Chance, oder aber auch ein Risiko für Indien? Wie schätzen Sie das ein?“*

Heinz Nissel: *„Sehr gute Frage. (Äh) Es ist beides, also es gibt einen berühmten Spruch zu Indien von einer englischen Ökonomin “Whatever you can rightly say about India, the opposite is also true.“*

Christian Wolf: *(Lacht) „Genial!“*

Heinz Nissel: *„Das stimmt wirklich, aber all die von Ihnen angeführten Spannungen sind wirklich vorhanden, zweitens wurden sie bisher ausgehalten. Die Idee der Briten, dass Indien sofort zusammenbrechen wird, nach der Entlassung in die Unabhängigkeit, unter dem nackten Fakir Ghandi, wie Churchill sagte, das ist nicht eingetreten. In gewisser Art und Weise sind diese Gegensätze da, sie werden auch ausgelebt, zum Teil auch*

ausgetragen. Was aber wirklich wichtig ist: Das indische Militär ist und bleibt ein Rückgrat Indiens, mit einem großen Unterschied zu Pakistan – das Militär hat sich immer, immer der zivilen Regierung untergeordnet und hat niemals versucht aus eigener Kraft heraus eine Gegenposition zu entwickeln, oder einen Staatsstreich zu machen, oder eine Machtübernahme zu wagen. Warum? Ich glaube das Militär wurde auch immer sehr gepflegt von den Regierenden, zum Teil auch finanziell sehr gut dotiert, das sieht man ja jetzt ganz stark. Das ist ein entscheidender Grund. In diesem Militär sind alle diese (ethnischen, Anm. d.Verf.) Gruppen in irgendeiner Form vertreten, obwohl es natürlich (ethnische, Anm. d.Verf.) Schwerpunkte gibt.“

Christian Wolf: *“Also fast so etwas wie eine Klammer des Staates, ein stabilisierender Faktor?“*

Heinz Nissel: *„Jawohl. Die Armee ist eindeutig ein stabilisierender Faktor. Natürlich es gibt gewisse Gruppen die überproportional vertreten sind, wie zum Beispiel die Sikhs, das ist aber bekannt und wird akzeptiert.“*

Christian Wolf: *„Die Kriegerkaste.“*

Heinz Nissel: *„Genau. Diese haben immer wieder sehr hohe Positionen im Generalstab inne. Daneben gibt es noch ganz bestimmte Gruppen aus Südindien die hier eine führende Rolle spielen. Diese Tradition, die wird gelebt. Ursprünglich war die Armee streng ausgerichtet nach dem britischen System, die ersten Offiziersjahrgänge sind ja alle noch in Sandhurst (britische Militärakademie, Anm. d.Verf.) ausgebildet worden. Das vielleicht unglaubliche daran ist der Umstand, dass die Offiziere beider Staaten, sowohl die von Indien, als auch von Pakistan dort ausgebildet wurden. Diese standen sich dann bei den Auseinandersetzungen gegenüber, sie kannten sich persönlich, zum Teil waren auch Familien auf beiden Seiten der Grenze die sich nun als Feinde gegenüberstanden. Eine absurde Situation. Dennoch muss man bis jetzt wirklich sagen, die Armee genießt einen hohen Respekt in der Bevölkerung und zwar quer durch alle Segmente.“*

Christian Wolf: *„Jawohl! Herr Professor! Sie haben es gerade angesprochen, Stichwort Pakistan. Indien ist kontinental im Norden und Nordosten und im Nordwesten verankert. Der Himalaya, der Karakorum. Es hat in Pakistan einen nicht unbedingt einfachen Nachbarn und war daher in der Vergangenheit, in sicherheitspolitischer Weise*

terrestrisch, also Landmacht zentriert. Aber gerade in letzter Zeit, das haben auch Sie gestern bei Ihrem Vortrag angesprochen ist Schwenk hin zur offenen See, zur Marine gegeben?“

Heinz Nissel: *„Ja richtig!“*

Christian Wolf: *„Eine etwas provokative Frage daher: Indien – Land- oder Seemacht, oder beides?“*

Heinz Nissel: *„Ursprünglich war Indien, und das über Jahrzehnte Landmacht, ohne an die Ozeane auch nur zu denken. Die direkte Auseinandersetzung mit dem verfeindeten Bruderstand stand immer an oberster Stelle. Überwiegend ging es dabei um den Kampf um Kaschmir und wir wissen ja, dass Kaschmir zweigeteilt wurde in den indischen Teil und, so sagen die Pakistani, das „Freie Kaschmir“. Bis heute haben wir diese Grenze die eigentlich gar keine ist, denn es ist eine Waffenstillstandslinie.“*

Christian Wolf: *„Aber jetzt?“*

Heinz Nissel: *„Diese neuen Ansprüche im Indischen Ozean, die resultieren aus der wachsenden Bedeutung Indiens, resultieren aus den Warenströmen des Handels, das ist eine ganz entscheidende Frage. Daher nimmt Indien, so wie China und alle anderen Mächte, teil am Kampf um die Rohstoffe. Das sind zwei wesentlichsten Gründe warum Indien sagt: Okay – Die Meere sind unser Vorfeld.“*

Christian Wolf: *„Das strategische Vorfeld!“*

Heinz Nissel: *„Das strategische Vorfeld, das Vorfeld des Festlandssockels.“*

Christian Wolf: *„Könnte man von einer Hinwendung zur See sprechen?“*

Heinz Nissel: *„Ja, das kann man auch insofern beweisen, als dass in den letzten Jahren die Marine einen immer höheren Anteil am Militärbudget bekommen hat. Es zeigt sich auch daran, dass das die Marine am ehesten Modis Leitsatz „Made in India“ gefolgt ist. Die Marine ist jene Teilstreitkraft, die am schnellsten im Stande war umzustellen auf Eigenproduktion in vielen Details. Der Flugzeugträger ist das komplexeste von Menschen geschaffen Teil, technologisch extrem anspruchsvoll. Indien denkt daran, mindestens drei*

davon zu besitzen. Wovon einer immer in Wartung oder in Reparatur ist. Somit sollen künftig mindestens zwei immer verfügbar sein. “

Christian Wolf: „Jetzt sieht sich Indien aber mit (Äh) stetig wachsenden chinesischen maritimen Ambitionen konfrontiert, die PLAN die Marine der VR China dringt immer weiter vor und die MSRI so sagt man, bereitet dieser den Weg, in dem sie möglicherweise auch Häfen auch als Marinebasen aufbereitet. Sehen Sie die Möglichkeit einer Dualität, also einer zivilen und militärischen Nutzung dieser Häfen. “

Heinz Nissel: „Selbstverständlich! Das ist von Anfang an Chinas Ziel gewesen und Sie können das nachweisen. Wir haben gestern gesprochen über Hambantotta auf Sri Lanka und über Quadar in Pakistan. Es ist längst erkannt, wie Oberst Lacher so schön gesagt hat, dass die chinesische Idee der String of Pearl dahintersteckt. “

Christian Wolf: „Die String of Pearls als das strategische Narrativ hinter der MSRI.“

Heinz Nissel: „Genau. Das strategische Narrativ einer Kette von Stützpunkten, angeblich zuerst nur für Handelszwecke aber selbstverständlich sind die beiden Häfen, die ich genannt habe, jederzeit dazu geeignet, chinesische Kriegsschiffe aufzunehmen. Es gibt eine indische Gegeninitiative vor allem im Indischen Ozean, also räumlich auf den Seychellen, auf den Malediven, auf den Andamanen, über die Komoren bis Madagaskar und Mauritius. Überall da wo es auch starke indische Minderheiten gibt, in der jeweiligen Bevölkerung, dort versucht Indien Fuß zu fassen. Dies gilt sowohl ökonomisch, wie auch militärisch. Das ist erst der Beginn, aber es gibt hier eine ganz große Kooperation mit Japan. Indien und Japan haben sich hier zusammengetan um im Indischen Ozean der chinesischen String of Pearls Konzeption etwas entgegenzustellen.“

Christian Wolf: „Da schließe ich jetzt genau an. Unter Narendra Modi wurde die Look East Policy in eine Act East Policy umgewandelt. “

Heinz Nissel: „Richtig!“

Christian Wolf: „Ist das eine neben der Mausam Initiative, eine weitere Reaktion auf die MSRI und auf das Vordringen der chinesischen Marine in den Indischen Ozean?“

Heinz Nissel: „Ja! Das ist aber nur ein Aspekt. Der zweite Aspekt ist, dass Indien natürlich nach seiner Kolonialzeit intellektuell immer nah an Europa orientiert war. Jetzt haben sie

begriffen, dass der Indopazifik das 21. Jahrhundert in irgendeiner Form dominieren wird und da haben sie sich erinnert, naja, wir waren ja eigentlich schon im 11. und 12. Jahrhundert in Südostasien.“

Christian Wolf: *„Sie knüpfen an ihre Historie an.“*

Heinz Nissel: *„Ja genau! Es ist ja bekannt, dass es auf Bali immer noch hinduistische Einflüsse gibt. Dass es auf Java hinduistische Tempel gibt. Es gibt ein ganz neues Abkommen mit Vietnam. Vietnam wird um 500 Millionen Dollar indische Rüstungsgüter kaufen. Das ist auch ein Trend, denn Indien versucht selbst jetzt zu produzieren und zu exportieren. Das hat es bisher, zumindestens nicht in dieser Größe, nicht gegeben. Ein zweiter Aspekt, der auch sehr wichtig ist, ist das Indien eine ziemlich enge militärische Kooperation mit Israel unterhält. Über diese ist sehr wenig bekannt.“*

Christian Wolf: *„Wenig verwunderlich!“*

Heinz Nissel: *„Ja, aber ich weiß ein konkretes Beispiel. Als die Amerikaner nicht das AWACS System (Das AWACS ist ein luftgestütztes Radar und Lagedarstellungssystem, Anm. d. Verf.) verkaufen wollten, haben es die Inder von Israel erstanden.“*

Christian Wolf: *„Tatsächlich?“*

Heinz Nissel: *„Ja! Zur großen Verärgerung der Amerikaner.“*

Christian Wolf: *„Was die navalen Kapazitäten, auch trägergestützt, wesentlich erweitert.“*

Heinz Nissel: *„Natürlich!“*

Christian Wolf: *„Das heißt, dieses Spannungsfeld einerseits eine enge Verbundenheit mit den Nachbarn im Indischen Ozean und in Südostasien, handelsmäßig aber auch militärisch, also Interconnectedness und andererseits steigende Fähigkeiten zur Power Projection. Dieses Spannungsfeld trifft auch für Indien zu? Oder ist das zu kurz gegriffen?“*

Heinz Nissel: *„Eindeutig, eindeutig! Es ist (Äh) es ist auch noch ein Aspekt, nämlich jener der indischen Überheblichkeit. Der Unterscheid zwischen Indischer Ozean und Indiens Ozean ist aus Sicht der Inder nicht gegeben. Der Indische Ozean wird als indisch angesehen. Von der Straße von Hormuz bis zur Straße von Malakka. Es ist unsere Aufgabe,*

so die Inder, hier für Sicherheit zu sorgen. Das beinhaltet auch die Seewege zu sichern. Das ist natürlich vollkommen überhalten. Aber auch das ist typisch für Indien. Eine gewisse Überheblichkeit und Gigantomanie, die dann von der Realität eingeholt wird.“

Christian Wolf: *„Aber Indien ist auch eine uralte Kulturnation!“*

Heinz Nissel: *„Ja natürlich! Vor allem bei Ländern die mit der Silk Road zu tun haben, wächst ja der Widerstand gegen China. Sie merken ja immer, dass sie über den Tisch gezogen wurden, mit den chinesischen Anleihen, Schenkungen Investitionen. Mit Krediten die sie nicht zurückzahlen können. Ein Beispiel: Hambantotta ist für 99 Jahre an China verpachtet. Quadar ist auch interessant, weil es der Endpunkt des Karakorum Highway ist und es ist diese große Achse, China Pakistan und Quadar ist das Verbindungsstück zwischen Landmacht und Seemacht. Bemerkenswert ist, dass Indien in der Nähe, im Iran, mit Chabahar einen Gegenhafen baut. Kein Zufall!“*

Christian Wolf: *„Herr Professor die letzte Frage: Welche Bedeutung hat ihrer Einschätzung nach der südostasiatische Raum für Indien, insbesondere die Staaten Indonesien, Malaysia und Singapur?“*

Heinz Nissel: *„Die Inder sind aufgewacht. Sie haben sich lange nicht so sehr um diesen Raum gekümmert. Aber mit der Look East Policy hat sich diese Haltung zu ändern begonnen. Indien hat sehr enge Kooperationen, auf vielen Gebieten mit Malaysia, Singapur und Vietnam. Mit Indonesien sind die Verbindungen derzeit noch überschaubar. Das ist erst im Anlaufen. Aber gerade mit Malaysia und Singapur gibt es eine enge militärische Kooperation. Umso mehr wird Myanmar mit Argwohn beobachtet, da dort starke chinesische Einflüsse sind. Diese werden von Indien skeptisch zur Kenntnis genommen. Daneben ist festzustellen, dass unter Modi eine deutlich offensivere Gangart gewählt wird. Das hat auch innenpolitische Signalwirkung, denn Modi sieht sich gerne als Wächter der Nation. Das wird von vielen Indern gerne gesehen und war einer der Hauptgründe warum Modi die Letzte Wahl noch deutlicher gewonnen hat, als jene 2014.“*

Christian Wolf: *„Was beweist, dass Außenpolitik auch im Inneren stattfindet. Sie hat auch eine innenpolitische Komponente.“*

Heinz Nissel: *„Richtig, richtig!“*

Christian Wolf: „*Herr Professor ich möchte mich herzlich bei Ihnen bedanken!*“

Heinz Nissel: *(Lacht)* „*Ich freu' mich, dass ich mit Ihnen reden konnte! Alles Gute!*“

Beilage VI

Interview Pádraigh Lysagh, Wiener Neustadt, Niederösterreich, 17.11.2023

Christian Wolf: „Heute habe ich die große Freude, Herrn Pádraigh Lysagh bei mir zu haben. Er ist Leiter des Konfuzius Instituts in Wien und er ist Vice President bei Eurasia Pacific Union Net. Herr Lysagh zunächst eine Frage: Sind Sie damit einverstanden, dass das Interview von mir transkribiert und als Teil meiner Dissertation dann auch veröffentlicht wird.“

Pádraigh Lysagh: „Selbstverständlich, gern“

Christian Wolf: „Herr Lysagh, Sie haben die Einverständniserklärung gelesen, darf ich Sie vorweg fragen, ob die angeführten Punkte für Sie in Ordnung sind?“

Pádraigh Lysagh: „Ja, das ist in Ordnung, kein Problem!“

Christian Wolf: „Das freut mich sehr! Herzlichen Dank zunächst, dass Sie sich für das Interview zur Verfügung stellen. Ich komme auch gleich zur ersten Frage. Das Thema ist die VR China und ihre, vor allem maritimen Ambitionen. (Ahm) China hat mit Admiral Zeng He eine sehr lange zurückreichende Seefahrertradition. Aber es hat auch gerade über die See ein Jahrhundert der Demütigungen erfahren müssen. Welche Rolle spielt dieses Jahrhundert der Demütigungen im heutigen chinesischen Mindset?“

Pádraigh Lysagh: „Also, (Ahm) wenn man es in einen ganz kurzen Satz zusammenfasst, dann lautet dieser Satz: Nie wieder! Und (Ahm) dazu kann man noch erklären, in kürzerer, oder längerer Form, dass dieser Satz die chinesische Selbstwahrnehmung begleitet und auch die chinesische Wahrnehmung des Auslands. Dies gilt jetzt nicht nur bei der Betrachtung des Westens, da ist sie besonders präsent, sondern prinzipiell möchte China nie wieder in eine Situation geraten in der es einer ausländischen Macht, wo auch immer diese herkommt, so ausgeliefert ist wie das der Fall war dem Zeitraum der Opiumkriege bis dann hin zum Chinesisch – Japanischen Krieg. Erst am Ende des Zweiten Weltkrieges hat China, in irgendeiner Form, endlich wieder versucht selbstständig zu sein.“

Christian Wolf: *„Der Satz; Nie wieder! Der wird mit Sicherheit meine ganze Arbeit begleiten. Daraus abgeleitet gleich die nächste Frage. China hat hohe Ambitionen, es möchte wahrgenommen werden, es möchte vielleicht sogar ein Global Player sein. Eine der Initiativen ist die Belt and Road Initiative und ein Teil davon ist die MSRI. (Ahm) Man spekuliert darüber ob diese MSRI und die BRI Teil eines gesamtheitlichen, gesamtstaatlichen Ansatzes sein könnten. Also, dass diese Initiativen in einer langfristigen Gesamtstrategie durchgedacht und eingeplant sind. Wie ist ihre Einschätzung dazu?“*

Padraigh Lysagh: *„Also prinzipiell kann man in der chinesischen Staatsführung schon seitdem zweiten oder dritten Jahrtausend vor Christus erkennen: Es gibt immer einen Plan! Das ist Staatsräson, das ist Teil der chinesischen Kulturtradition, das ist auch aktuell begünstigt durch die chinesische Staatsstruktur an deren Spitze natürlich die kommunistische Partei steht. (Ahm) Dadurch ist es dem Staat möglich, vollkommen wertfrei betrachtet, jetzt, unabhängig von allfällig stattfindenden Wahlen oder ähnlichen, eine langfristige Politik auf die Beine zu stellen. Man vergleiche das mit der Möglichkeit, in die Zukunft zu planen ohne dass eine Politik, die kurzfristig vielleicht weniger populär ist, die aber mittel- oder langfristig Sinn macht, ohne Hindernisse umgesetzt werden kann.“*

Christian Wolf: *„Also kein Denken in Legislaturperioden?“*

Padraigh Lysagh: *„Ganz genau das! Zum einen gibt es den Plan, der ja festgeschrieben ist und zum anderen gibt es die Vision die man versucht umzusetzen. Ein großer Teil dieser Seidenstraßen Initiative, One Belt One Road, wovon wiederum ein großer Teil davon die Maritime Seidenstraße darstellt, ist so ein Plan der einer Vision folgt. Die Maritime Seidenstraße stellt ein ganz besonderes Kernstück des gesamten Projekts dar und ist sehr, sehr wichtig für die weitere chinesische Entwicklung. Da muss man großes Augenmerk darauf haben. (Ahm) Bei aller langfristigen Planung bedeutet das jedoch nicht, dass diese in Stein gemeißelt ist. Eine gewisse Flexibilität bei der Umsetzung hat man. Dennoch ist die Marschrichtung vorgegeben. Man möchte also das (die MSRI, Anm. d. Verf.) als Vehikel verwenden, um eine Verantwortung wahrzunehmen, sich einzubringen und dabei im Rahmen einer Win-Win Situation sich selbst natürlich eine bessere Ausgangslage für künftige Herausforderungen zu schaffen.“*

Christian Wolf: *“Dazu eine Detailfrage. Das heißt, die MSRI ist eine sehr breit angelegte Initiative. Sehen sie daher auch die Möglichkeit, dass diese MSRI auch Dual Use verwendet*

wird? Einerseits zur Absicherung wirtschaftlicher Interessen und zur Gerinnung neuer Märkte, andererseits die Nutzung dieser Infrastruktur, der Häfen, möglicherweise als eine Basis die chinesische Marine? Wäre das aus ihrer Sicht denkbar“

Padraigh Lysagh: „Denkbar ist in diesem Rahmen alles, selbstverständlich. Da sind wir bei dem alten Diktum einer defensiven Waffe. Jede Waffe kann aggressiv oder auch defensiv eingesetzt werden. Aktuell, scheint die MSRI primär eine wirtschaftliche Initiative zu sein, die mit zum Ziel hat den chinesischen Status in der Welt aufzubauen. Aber sie dient auch im Rahmen einer zusätzlichen Legitimierung für die herrschende Partei. Man darf also hier die innerpolitischen Komponenten nicht außer Acht lassen. Das bedeutet, dass wenn China und die herrschende Partei in China auch der eigenen Bevölkerung gegenüber glaubhaft darstellen kann, dass ihre Wirtschaftspolitik und ihre Führung dazu führen, oder darin münden, dass also viele verschiedene Länder dieses Projekt gut finden, dass das also ein positiver Multiplikator für die Regierung selbst ist. Das ist ganz ähnlich, wie damals im chinesischen Tributsystem. Der Kaiser hat den Tribut eingefordert und auch bekommen, von Staaten die um China herum verortet waren. Er konnte aber auch gleichzeitig innenpolitisch aufzeigen, dass viele andere Könige seine Vorherrschaft anerkennen.“

Christian Wolf: „Eine außenpolitische Initiative, eine Wirtschaftsinitiative, die aber letztlich auch dazu dient die Herrschaft der KPCh innenpolitisch abzusichern?“

Padraigh Lysagh: „Genau. Zur innenpolitischen Legitimation. Natürlich dient die MSRI auch dazu, als Ultima Ratio, zur militärischen Absicherung chinesischer Interessen. Die Entsendung eines militärischen Schiffs kann erfolgen zum Zwecke der Bekämpfung der Piraterie oder aber auch für andere Dinge. Das heißt, nur weil irgendwo ein chinesisches Kriegsschiff auftaucht bedeutet das noch lange nicht, dass dies ein aggressiver Kampfeinsatz sein muss.“

Christian Wolf: „Jawohl! In diesem Zusammenhang: Die Maritime Seidenstraße läuft durch unruhige Gewässer, durch umstrittene Gewässer. Hier ist Südostasien von ganz besonderem Interesse, die Staaten Malaysia, Singapur und Indonesien, weil durch diese hochsensible Meeresverbindungen laufen. Welche Rolle nehmen diese Staaten und der indopazifische Raum, dieser Übergangsraum, für die VR China ein?“

Padraigh Lysagh: *„Das ist eine ganz zentrale Rolle besonders für die Maritime Seidenstraße aber noch weiter gedacht für die Handelswege, für die Handelslinien, besonders für die Versorgung Chinas mit Rohstoffen auf der einen Seite. Auf der anderen Seite werden diese Handelswege auch benötigt, um die in China gefertigten Produkte in diverse Regionen der Welt verschiffen zu können. Das heißt, diese Staaten haben quasi eine Torwächterfunktion, eine Platzhalterfunktion und es ist natürlich ein enormes Interesse der chinesischen Führung, egal welche politische Ausrichtung sie auch hat, dass diese Handelswege frei sind von möglichen Problemen. Wir haben im Südchinesischen Meer auch im Raum Indonesiens schon seit Jahrhunderten immer wieder Herausforderungen durch Seeräuber und Piraterie gehabt. Was man nicht unterschätzen darf ist, dass viele von diesen Meerengen, also auch zum Beispiel die Straße von Malakka, ganz, ganz enorm ausgesetzt sind und sehr fragil sind in Bezug auf Tektonik und geologische Vorkommnisse. Also was passiert, wenn in der Nähe ein Vulkan ausbricht?!“*

Christian Wolf: *„Krakatau!“*

Padraigh Lysagh: *„Ganz genau! Solche Ereignisse können von heute auf morgen, massive Verschiebungen in dieser Inselwelt mit sich bringen. Es ist also in der Geschichte nachvollziehbar, wenn man sich zum Beispiel alte Seekarten anschaut, dass die Maritime Seidenstraße die heute existiert, nicht exakt dieselbe ist, wie sie vor 500 oder 600 Jahren existiert hat. Solche Naturereignisse hätten zur Folge, dass dann Umwege über hunderte Kilometer in Kauf genommen werden müssten.“*

Christian Wolf: *„Mit all den dramatischen Folgen für die Ökonomie. Daher hat China ein natürliches Interesse an diesen Meerengen und ihrer Unversehrtheit. Kann man das so sagen?“*

Padraigh Lysagh: *„In jedem Fall!“*

Christian Wolf: *„Herr Lysagh, herzlichen Dank, dass Sie sich Zeit genommen haben. Alles Gute“*

Padraigh Lysagh: *„Vielen Dank für das angenehme Gespräch und viel Erfolg?“*

Christian Wolf: *„Danke! Das wünsche ich Ihnen auch!“*

EHRENWÖRTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre hiermit ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit mit dem Titel: „*Mare Nostrum Novum – die indopazifische Region im Spannungsfeld von Power Projection und Interconnectedness*“ selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst, andere als die angegebenen Quellen nicht benutzt und die den Quellen wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Die Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen inländischen oder ausländischen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch nicht veröffentlicht. Die vorliegende Fassung entspricht der eingereichten elektronischen Version.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Wolf', with a stylized flourish at the end.

Lanzenkirchen im Juni 2023

(Christian Wolf, MA MSc MSD)

LEBENS LAUF

Geboren:

29. April 1968 in Eisenstadt, Burgenland;

Familienstand:

Verheiratet, drei Kinder: Eine Tochter, 24 Jahre; zwei Söhne, 22 und elf Jahre;

Akademische Ausbildung:

2006 – 2007 Masterstudium Sicherheitsmanagement, Landesverteidigungsakademie (MSD)

2009 – 2012 Masterstudium Unternehmensentwicklung und Management, Corvinus Universität (MSc)

2017 – 2019 Masterstudium Militärische Führung, Landesverteidigungsakademie (MA)

Seit 2020 Doktoratsstudium an der Universität Wien

Berufsausbildung:

1987 – 1989 Unteroffiziersausbildung

1989 – 1992 Bundesrealgymnasium, Matura, Theresianische Militärakademie

1992 – 1995 Offiziersausbildung, Theresianische Militärakademie

Nationale Berufserfahrung:

1987 – 1992 Unteroffizier

1995 – 2007 Truppenoffizier in verschiedenen Führungs- und Stabsfunktionen

2007 – 2016 Lehrgangskommandant & Hauptlehrbeauftragter, Theresianische Militärakademie

2011 – dato Stabstrainer Krisenmanagementausbildung an der Sicherheitsakademie des BMI, der FH Wiener Neustadt, der FH Campus Wien, der Universität Wien, dem Bachelorstudiengang Polizeiliche Führung des BMI, der TÜV Austria Akademie und der Bundeshandelsakademie für Führung und Sicherheit.

2014 – dato Verbindungsoffizier des ÖBH zur Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt

2016 – dato RefLtr Multinationaler Stabsdienst, Theresianische Militärakademie

2019 – dato Vortragender im Fachbereich Politikwissenschaft am Bachelorstudiengang Militärische Führung, Theresianische Militärakademie

Internationale Berufserfahrung:

1995 – dato mehr als 60 berufliche Auslandsaufenthalte in Armenien, Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Estland, Kroatien, Lettland, Irland, Ungarn und der Schweiz.

2001 Auslandseinsatz *AUCON 4/KFOR*, Suva Reka, Kosovo;

2021– dato Modulverantwortlicher Maritime Strategie am *Baltic Naval Intermediate Command and Staff Course, National Defence Academy*, Riga, Lettland.

KURZZUSAMMENFASSUNG/SUMMARY

Die Zielsetzung des Dissertationsprojekts ist es, unter besonderer Berücksichtigung der durch die Volksrepublik China (VR China) initiierten *Maritime Silk Road Initiative (MSRI)* die indopazifische Region, das ist die nordöstliche *Indian Ocean Region (IOR)* und das südostasiatische Archipel, als jenes geopolitisches, geostrategisches Beziehungszentrum darzustellen, in dem sich die maritime Machtkonstellation der Gegenwart entwickelt. Vor dem Hintergrund des existenten anarchischen politischen Systems gibt eine Analyse und Bewertung der chinesischen maritimen Ambitionen, wie eben der *MSRI*, Aufschluss über deren Implikationen auf die indopazifische Region sowie über mögliche darüber hinausreichende Konsequenzen. Abgeleitet aus der globalen Bedeutung der Meere ist der Ausgangspunkt des Forschungsprojekts der maritime Zugang zu Raum und Akteuren. Im Mittelpunkt der Betrachtungen stehen folglich die beiden hier geographisch verorteten maßgeblichen seefahrenden Mächte, die VR China und Indien. Deren geopolitischen Interessen und Ziele, ihre geostrategischen-maritimen Ansätze und die praktische Umsetzung durch die VR China, die *MSRI*, sowie die indische Reaktion auf diese werden umfassend dargestellt. Die geopolitischen und geoökonomischen Konsequenzen dieser auf drei Staaten des indopazifischen Archipels, Indonesien, Malaysia und Singapur, werden im Spannungsfeld von *Power Projection* und *Interconnectedness* aufbereitet und analysiert. Aufgrund der bisherigen Entwicklungen im 21. Jahrhundert scheint es daher so, dass sich die indopazifische Region als das maritime Beziehungszentrum geostrategischer Entscheidungen zentriert. Die indopazifischen Randmeere könnten daher, so die These, das Mare Nostrum der Zukunft sein.

The aim of the dissertation project is, with particular reference to the Maritime Silk Road Initiative (MSRI) initiated by the People's Republic of China (PR China), to present the Indo-Pacific region, i.e., the north-eastern Indian Ocean Region (IOR) and the South-East Asian archipelago, as the geopolitical, geostrategic centre of relations in which the contemporary maritime power constellation is developing. Against the background of the existing anarchic political system, an analysis and evaluation of Chinese maritime ambitions, such as the MSRI, provides information on their implications for the Indo-Pacific region as well as on possible consequences beyond this. Derived from the global significance of the seas, the starting point of the research project is maritime access to space and actors. Consequently, the focus of the observations is on the two geographically located

decisive seafaring powers, the PR China and India. Their geopolitical interests and objectives, their geostrategic-maritime approaches and the practical implementation by the PR China, the MSRI, as well as the Indian response to them are comprehensively presented. The geopolitical and geo-economic consequences of this on three states of the Indo-Pacific archipelago, Indonesia, Malaysia and Singapore, are processed and analysed in the field of tension between Power Projection and Interconnectedness. Based on developments so far in the 21st century, it therefore seems that the Indo-Pacific region is centring as the maritime relations centre of geostrategic decisions. The Indo-Pacific marginal seas could therefore, according to the thesis, be the Mare Nostrum of the future.