Newsletter Mai 2015



Chinas Strategie zur Sicherung seiner Ressourcen und seiner geopolitischen Interessen

Prof. Dr. Albert A. Stahel

Die Paracel und die Spratley Islands im Südchinesische Meer

Während Jahrhunderten lehnten die Herrscher Chinas die Unterstützung des Handels auf den Meeren durch das Imperium ab. Der Seehandel war die Domäne einzelner Familien und oblag damit der privaten Initiative. Erst unter der Dynastie der Song entschied der Hof in Kaifeng 987, dass China in bescheidenem Masse einen offiziellen Seehandel zu betreiben habe. Schon früher dürften einzelne chinesische Dschunken die Inselgruppen der Paracel und der Spratley aufgesucht haben, aber da sie unbewohnt waren, wurden sie wieder verlassen.[1] Erst unter der Mongolen-Dynastie der Yuan entsandte China insgesamt 14 maritime Missionen ausserhalb der chinesischen Küste. So wurden in Südostasien die Reiche der Champa und Java angegriffen.[2] Unter der Ming-Dynastie wurden von 1403 bis 1430 grössere Missionen nach Südostasien und in den indischen Ozean befohlen. So erkundete der Eunuchen-Admiral Zheng He während 5 Reisen mit seinen Flotten von 50 bis 250 Schiffen die Arabische Halbinsel und Ostafrika. Diese Schiffe transportieren bis zu 20000 Soldaten. China betrieb damit keine friedliche gesinnte Reisen, sondern Kanonenbootpolitik, durch die lokale Herrscher zum Tribut an den chinesischen Hof gezwungen wurden. So wurden 1405 durch Zheng in den Kämpfen auf Sumatra 5000 Menschen getötet.[3] Während einer anderen Reise zerstörte Zheng He eine Stadt auf Sri Lanka und entführte deren König nach China. In Malakka gründete der Admiral 1405 eine Garnison zur Kontrolle der Meeresstrasse. 1415 wütete die unter seinem Kommando stehende Flotte Chinas in Sumatra und beging auf der arabischen Halbinsel auch Kriegsgräuel.

Bis zum Eintreffen der Europäer hatten insbesondere arabische oder indische Handelsschiffe die Paracel und Spratley Islands aufgesucht.[4] Weder China oder Vietnam hatten früher Kenntnisse von diesen Inseln. Bei ihrem Vorstoss nach Asien eroberten zuerst die Portugiesen die für den Handel wichtigen Stützpunkte, so am 10. August 1511 Malakka, das sie 130 Jahre lang beherrschen würden.[5] Im Vertrag von Zaragoza von 1529 wurden die Ländereien in Amerika und in Asien zwischen Spanien und Portugal aufgeteilt. Während die Spanier die Philippinen für sich beanspruchten, richteten die Portugiesen ihr Augenmerk auf die

[1] Hayton, B., The South China Sea, The Struggle for Power in Asia, Yale University Press, New Haven and London, 2014, p. 21
[2] Hayton, B., P. 23.
[3] Hayton, B., p. 25.
[4] Hayton, B., p. 26.
[5] Hayton, B., p. 32.

Inseln Indonesiens. China war damals politisch schwach. 1596 stiessen die Niederländer nach Südostasien vor und verdrängten schrittweise die Portugiesen.[6] Der Niederländer Hugo Grotius (Huig de Groot) veröffentlichte 1609 sein Werk **Mare Liberum,** über die freie Schifffahrt. Der Rechtsanwalt John Selden verfasste im Auftrag des englischen Königs Jakob I. das Gegenwerk **Mare Clausum,** die geschlossene See.[7] Von 1625 bis 1675 beherrschten die Niederländer den Welthandel zur See.[8] Während dieser Zeit wurde die Ming-Dynastie durch die Mandschu-Dynastie der Qing verdrängt. In Europa war 1648 der Dreissigjährige Krieg beendet worden.

Die Briten, die die Niederländer auf den Weltmeeren ablösten, entdeckten bei ihrer Suche nach einer direkten Durchfahrt nach China als erste einzelne Inseln der Spratley Islands.[9] Die Ostindische Gesellschaft liess von 1807 bis 1810 Küsten und Inseln des Südchinesischen Meeres erfassen und vermessen.[10] Auf einer Karte von 1821 wurden zum ersten Mal die Paracel Islands und die Spratley Islands dargestellt.[11] 1843 übersetzte der chinesische Schriftsteller Wang Wen Tai einzelne Bezeichnungen aus dem Englischen ins Chinesische.[12] Im Oktober 1907 wurden einige Inseln durch japanische Forscher aufgesucht. Am 13. April 1930 beanspruchte ein französisches Kriegsschiff die Spratley Islands für Frankreich.

Die Konfrontation von China mit den Anrainerstaaten im Südchinesischen Meer

Die eigentlichen Ansprüche auf die beiden Inselgruppen setzten aber erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges ein. 1947 besetzten Truppen von Tschiang Kai-schek Inseln der Paracel Islands. Nach dem Sieg der Kommunisten 1950 räumten die Nationalisten diese Inseln wieder. 1970 und 1971 besetzten philippinische Truppen einzelne Inseln der Spratley Islands. Im September 1973 besetzten Südvietnamesen Inseln der Paracel Islands. Nun griff die Volksrepublik China ein und verjagte 1974 die Vietnamesen von den Paracel Islands. Ende des Kalten Kriegs kontrollierte Beijing das gesamte Archipel der Paracel Islands.[13] 1975 besetzte China das Mischief Reef der Spratley Islands und errichtete dort einen Stützpunkt. Zunehmend setzte die Volksrepublik seine Seestreitkräfte zur Einschüchterung von Vietnam und den Philippinen ein, obwohl 2005 ein Abkommen zwischen den drei Staaten über die gemeinsame Förderung der Rohstoffe unterzeichnet worden war.[14]

Im März und April 2010 führte China grosse Manöver mit seinen Seestreitkräften im Südchinesischen Meer durch, 2011 schnitten Chinesen ein Kabel eines vietnamesischen Schiffes durch, das in diesem Raum Prospektionen durchführte. Schüsse wurden auf philippinische und vietnamesische Fischerboote abgefeuert.[15] Seither errichtet China auf verschiedenen Inseln regelrechte Stützpunkte und Flugplätze für Kampfflugzeuge.

[6] Hayton, B., p. 36/37.
[7] Hayton, B., p. 38/39.
[8] Hayton, B., p. 41.
[9] Hayton, B., p. 43.
[10] Hayton, B., p. 43.
[11] Hayton, B., p. 44.
[12] Lim, Yves-Heng, China's Naval Power, An Offensive Realist Approach, Ashgate, Farnham. England, and Burlington, USA, 2014, p. 44.
[13] Lim, Yves-Heng, p. 118.
[14] Lim. Yves-Heng, p. 119.
[15] Lim, Yves-Heng, p.120.

Als 1947 die Regierung der Kuomintang auf das Südchinesische Meer Anspruch erhob, erschien bereits damals auf den chinesischen Meereskarten eine gestrichelte Linie, deren Grenzen nicht genau definiert waren. Die Linie reichte bis zu 180 km vor der Küste Vietnams und weniger als 90 km zu den Küsten Malaysias, Bruneis und den Philippinen. Diese gestrichelte Linie, die auch als Kuh Zunge bezeichnet wird, haben die Kommunisten nach ihrer Machtübernahme 1949 von den Nationalisten übernommen und beanspruchen heute 90% des Südchinesischen Meeres mit allen Inseln, Reffs, Sandbänke innerhalb der gestrichelten Linie.[16]

Die Ansprüche von China werden durch die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres abgelehnt, die ihrerseits für sich Inseln und Inselchen beanspruchen. Brunei hat mit zwei Reffen die kleinsten Forderungen. Malaysia verlangt die Souveränität über ein Dutzend von Inseln und Inselchen und hat drei bis acht besetzt. Die Philippinen haben eine Gruppe von sieben bis acht Inseln besetzt, die 360 km von den Hauptinseln der Spratley entfernt sind. Vietnam beansprucht die Souveränität über alle Inseln der Paracel Islands und über alle weiteren Inseln, Reffs, usw. im Südchinesischen Meer. Wegen dieser widersprüchlichen Ansprüche innerhalb der ASEAN-Staaten können sich diese nicht auf ein gemeinsames Vorgehen gegenüber China einigen.[17]

Ressourcenversorgung oder Seeherrschaft als Ziel?

Was sind die Gründe für die Ansprüche von China? Es dürfte deren drei geben:

1. Der Fischreichtum des Südchinesischen Meeres;
2. Die vermuteten Erdöl- und Erdgasvorräte bei den beiden Archipel;
3. Die seestrategische Bedeutung des Südchinesischen Meeres.

2007 betrug der Fischertrag 14 Millionen Tonnen. Davon entfiel ein Viertel auf die 80 000 Fischerboote von China. Wegen des Überfischens dürfte der Ertrag aber in der Zukunft abnehmen.

Was die vermuteten Erdölvorräte im Südchinesischen Meer betrifft, so wurde 2005 die mutmassliche Fördermenge durch das US Pacific Command PACOM (US Kommando im Pazifik) auf maximal 183 000 Barrels pro Tag geschätzt. Auf chinesischer Seite wird die mutmassliche Fördermenge bis auf 1.9 Million Barrels evaluiert. Selbst dieser Wert ist ein Bruchteil des Erdölimportes von China.[18]

Der wichtigste Grund für China's Anspruch auf die Herrschaft über das Südchinesische Meer dürfte die strategische Bedeutung der Schifffahrtslinien (Sea Lines of Communication) in diesen Meeren sein. Durch die Strasse von Malakka führt eine der wichtigsten Seeverbindungen auf dieser Welt. Von Europa ausgehend verläuft diese Seeverbindung über die Taiwanstrasse bis nach Japan, Südkorea und den Osten Chinas. Der Export Chinas nach Europa erfolgt auch über die Strasse von Malakka und der Erdöl- und Erdgasimport erreicht Japan über diese Strasse. Jene Macht, die diesen Raum beherrscht, beherrscht indirekt auch die Anrainerstaaten dieses Meeres. Diese seestrategische Bedeutung galt zur Zeit der europäischen Kolonial-

[16] Lim, Yves-Heng, p. 122.
[17] Lim, Yves-Heng. P. 123.
[18] Lim, Yves-Heng, p. 126.

mächte. Gemäss den Thesen des amerikanischen Seestrategen Alfred Th. Mahan (1840 – 1914) wird dies auch in der Zukunft der Fall sein.[19] Durch die Herrschaft über diese Seeverbindung können die Anrainerstaaten jederzeit durch die Drohung der Unterbrechung ihrer Versorgung bereits in Friedenzeiten zu Konzessionen genötigt und damit zu Vasallen degradiert werden. Ausgehend vom Anspruch der Herrschaft über das Südchinesische Meer erobert China schrittweise Insel nach Inseln und errichtet auf diesen Stützpunkte.[20]

Welche Strategie zur Eroberung von Taiwan?

Seit 1949 existiert die Trennung zwischen Taiwan und Festlandchina. Die Kommunisten in Beijing verfolgen seither das Ziel der Wiedereingliederung von Taiwan in den chinesischen Machtbereich und zwar mit allen Mitteln. Dazu gehören militärische Drohungen, wirtschaftliche und politische Lockungen, so die Offerte von Deng Xiaoping an Taiwan und seine Bevölkerung zur Wiedervereinigung mit dem Slogan „ein Land, zwei Systeme".

Bei ihren Präsidentschaftswahlen werden die Taiwanesen durch China immer wieder davor gewarnt die Unabhängigkeit der Insel auszurufen. Dies käme einer Kriegserklärung gleich![21] Die Streitkräfte Chinas gegenüber Taiwan sind auf eine militärische Eroberung der Insel vorbereitet. Bei einem solchen Angriff müsste China aber mit der US Navy rechnen.

Der wichtigste Grund für eine Eroberung der Insel dürfte die Geopolitik sein. Durch die Inbesitznahme der Insel würde China die Formosastrasse kontrollieren und hätte gleichzeitig das gewünschte Tor zum Pazifik und damit das Ende der Blockierung durch die Seemacht USA.[22] Dies würde China den Durchbruch zur ozeanischen Grossmacht ermöglichen.

Trotz der schwachen Verteidigungskräfte von Taiwan – unter Kuomintang-Regierungen wurde deren Modernisierung vernachlässigt – wäre eine Eroberung der Insel mit Risiken verbunden. Dazu gehört die erwähnte Möglichkeit, dass die US Navy eingreifen könnten. Bei einer Invasion müsste China über die totale See- und Luftherrschaft der Formosastrasse verfügen. Diese Voraussetzung hat den Alliierten 1944 die Ausführung von D-Day ermöglicht. Vermutlich wird China erst in 5 Jahren über diese Fähigkeit verfügen.

Anstelle der risikohaften Invasion könnte China eine maritime Blockade Taiwans vorziehen.[23] Die Wirtshaft Taiwans ist vom Handel abhängig. Die Volksrepublik könnte in den Küstengewässern mit ihren dieselelektrisch angetriebenen U-Booten die Verbindungslinien mit den Handelsschiffen von Taiwan behindern.[24] Eine weitere Eskalationsstufe wäre die Verminung der Handelshäfen von Taiwan.[25] Die nächste Stufe wäre die Zerstörung dieser Häfen durch Marschflugkörper. Die Wirtschaft von Taiwan würde zusammenbrechen.[26] Bei einer dieser Eskalationsstufe müsste die Volksrepublik mit den in Japan und Guam stationierten Kriegsschiffen der USA rechnen.[27] Vorgängig müsste Beijing fähig sein die USA vor einer Intervention in der Taiwanstrasse abschrecken zu können.

[19] Stahel, A. A., Klassiker der Strategie, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich, 3., überarbeitete Auflage, 2003, S. 173 – 185.

[20] Lim, Yves-Heng, p. 123 – 133.
So auch Page, J., and J.E. Barnes, China Expands Maritime 'Fortresses', New Satellite Images Show Extent of Beijing's Push to Project Power in Disputed Swath of South China Sea, in The Wall Street Journal, February 19, 2005, p. 9.
So auch Lubold, G. and A. Entous, U.S. Says Beijing Expanding Islands, in: The Wall Street Journal, May 11, 2005, p. 11.

[21] Lim, Yves-Heng, p. 98.

[22] Lim, Yves-Heng, p. 99.

[23] Lim, Yves-Heng, p. 110.

[24] Lim Yves-Heng, p. 111.

[25] Lim, Yves-Heng, p. 112.

[26] Lim, Yves-Heng, p. 114.

[27] Lim, Yves-Heng, p. 116.

Der Streit mit Japan um die Senkaku-/ Diaoyu-Inseln[28]

Im Ostchinesischen Meer beanspruchen Japan wie China Inseln, die die südliche Fortsetzung der Ryukyu-Inseln und damit der Okinawa-Inselgruppe sind und die beinahe bis nach Taiwan reichen. Japan bezeichnete diese unbewohnten Inseln als Senkaku-Inseln und China als Diaoyu-Inseln. Zusammen mit den Okinawa-Inseln bilden sie einen weiteren seestrategischen Sperrriegel, den China für einen Durchbruch in den westlichen Pazifik überwinden müsste. China beansprucht die Diaoyu-Inseln als Teil des chinesischen Meeresbodens und begründet des Weiteren seinen Anspruch mit der Behauptung, dass bereits während der Han-Dynastie Fischer auf diesen Inseln Unterkunft suchten und dass die Inseln bereits im 14. Jahrhundert chinesisches Territorium waren. Japan lehnt die chinesischen Forderungen ab. 1895 habe Japan die Senkaku-Inseln als **terra nullius** in Besitz genommen. Nach dem Zweiten Weltkrieg gerieten die Inseln unter US-Verwaltung. 1972 gaben die USA die Inseln an Japan zurück, ohne dass China Einspruch dagegen erhob.[29]

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt stehen sich bei diesen Inseln Schiffe der chinesischen Küstenwache und japanische Patrouillenboote einander gegenüber. Sollte es dabei zu einem Waffeneinsatz kommen, dann müssten die USA aufgrund des Beistandsvertrages zugunsten von Japan eingreifen.

Chinas Ansprüche auf die erste und zweite Inselkette im westlichen Pazifik

Im August 1979 entschied der damalige Machthaber Chinas Deng Xiaoping, dass China starke Seestreitkräfte für einen modernen Krieg benötige. Zu Beginn der achtziger Jahre wurde mit diesem Aufbau Admiral Liu Huaqing durch Deng beauftragt und in diesem Sinn auch gefördert. Admiral Liu wird aufgrund seiner Schriften und Thesen als Chinas Mahan (US-Seestratege) oder als Chinas Gorschkow (Sergei Georgijewitsch Gorschkow, sowjetischer Flottenadmiral, 1910 – 1988) bezeichnet. Folgt man seinen Ausführungen in Referaten und Schriften, dann müssen die seestrategischen Ambitionen Chinas viel weiter als nur die Herrschaft über das Südchinesisches Meer reichen.[30] 2007 gab er bekannt, dass China nicht nur eine kontinentale Macht sei, sondern auch auf die Ozeane ausgerichtet sei. Die Doktrin der Seekriegführung müsse auch Angriffe auf die rückwärtigen Gebiete des Gegners beinhalten. Die Logistik und das Versorgungsystems eines Gegners müssten angegriffen und zerstört werden.[31] Das Konzept des nahen Meeres von China umfasse das Gelbe Meer, das Ostchinesische Meer, das Südchinesische Meer, die Spratley Islands, Taiwan und reiche anschliessend jenseits der Okinawa-Inselkette bis zur nördlichen Hälfte des Pazifiks. Für eine beschränkte Zeit müsse sich China auf das nahe Meer beschränken, das von der chinesischen Küste bis zum offenen Ozean reiche.

[28] Ahr, K., How Japans Defends Itself, vdf Hochschulverlag an der ETH Zürich, 2014.
[29] Lim, Yves-Heng, p. 123 – 124.
[30] Lim, Yves-Heng, p. 63.
[31] Lim, Yves-Heng, p. 65.

Mit seinem Konzept definierte der Admiral für China die Forderung nach der Beherrschung der zwei Inselketten. In einer ersten Phase müssten die chinesischen Seestreitkräfte die erste Inselkette, die sich von Japan über Taiwan und den Philippinen bis nach Borneo und Singapur erstrecke, beherrschen und der US Navy den Zugang zu diesem Raum sperren. Der Admiral bezeichnete diesen Raum als das grüne Wasser.[32] In einer zweiten Phase würde China bis zur zweiten Inselkette, beginnend mit Guam, dem Stützpunkt der amerikanischen Seestreitkräfte im westlichen Pazifik, bis nach Irian Jaya (Indonesien) reichend, vorstossen. Diesen Raum bezeichnete er als das blaue Wasser. Um dieses Ziel erreichen zu können, müsste China die USA aus dem westlichen Pazifik verdrängen.

Um das Ziel der Verdrängung der USA aus dem westlichen Pazifik erreichen zu können, mussten gemäss dem Admiral die chinesischen Seestreitkräfte, so insbesondere die U-Boot-Flotte, massiv ausgebaut werden. Das Konzept von Liu wird in der Fachliteratur als eine Übertragung der Thesen des sowjetischen Flottenadmirals Gorschkow auf die chinesischen Verhältnisse interpretiert.[33] Gorschkow hatte in den siebziger Jahren in seinem Werk „Die Rolle der Flotten in Krieg und Frieden" für die sowjetischen Seestreitkräfte ein ähnliches Konzept definiert.[34]

[32] Hayton, B., p. 80.
[33] Lim, Yves-Heng, p. 66.
[34] Gorschkow, S.G., Die Rolle der Flotten in Krieg und Frieden, J.F. Lehmanns Verlag, München, 1975.

Der Aufbau der chinesischen Küstenwache für die Durchsetzung der Herrschaft über das Süd- und das Ostchinesische Meer

Wenig bekannt ist, dass China neben den Seestreitkräften noch über die grösste Küstenwache der Welt verfügt. Diese ist durch die Zusammenlegung der bisherigen Küstenwache und des Seerettungsdienstes entstanden. Die neue Küstenwache verfügt über mehr als 600 Patrouillen- und Küstenkampfschiffe.[35] Der Bestand dieser Flotte ist in den letzten 3 Jahren um 25% erhöht worden.[36] Die chinesische Küstenwache übertrifft zusammengerechnet die Zahl aller Küstenwachschiffe von Japan, Vietnam, Indonesien, Malaysia und der Philippinen.

Die Küstenwache von China ist nicht auf die reine Patrouillentätigkeit beschränkt. Diese Schiffe werden für die Verdrängung der Fischerboote und Kriegsschiffe der Nachbarstaaten im Ost- und im Südchinesischen Meer eingesetzt. Dank der Flotte der Küstenwache kann China in Friedenszeiten den direkten Einsatz seiner Seestreitkräfte vermeiden. In einer angespannten Lage könnte deren Präsenz zu einem Krieg eskalieren.

Die Aufrüstung der chinesischen Seestreitkräfte mit Unterseebooten

Seit 1990 erfahren die chinesischen Seestreitkräfte entsprechend den Forderungen von Admiral Liu Huaqing eine ständige Modernisierung und Aufrüstung. Mit Priorität werden Unterseeboote in Dienst gestellt. Heute verfügt China über 60 dieselelektrische U-Boote und hat damit weltweit die grösste U-Boot-Flotte mit diesem Antrieb.[37] Die neuen chinesischen U-Boote der Yuan II-Klasse verfügen dank Technologietransfer durch Spionage über einen sehr leisen Antrieb und können während Wochen im getauchten Zustand operie-

[35] The Military Balance 2015, The International Institute for strategic Studies, London, 2015, p. 245 – 246.
[36] Perlez, J., China adding Coast Guard ships rapidly, U.S. reports, in: The Wall Street Journal, April 11 – 12, 2015, p. 3.
[37] The Military Balance 2015, p. 239.

ren. Diese U-Boote eignen sich vor allem für den Einsatz in flachen Küstengewässern. Ausgerüstet mit Schiffsabwehrlenkwaffen[38] stellen sie für jeden amerikanischen Flugzeugträgerverband, der sich in diese Gewässer wagt, eine echte Gefahr dar.[39]

Neben den U-Booten mit dieselelektrischem Antrieb verfügt China über 5 Angriffs-U-Boote mit nuklearem Antrieb. Drei davon gehören zur Han-Klasse, deren Antrieb sehr lärmig und deshalb gut erfassbar ist, und zwei zur Shang-Klasse. Diese U-Boot-Flotte dürfte vor allem für den Einsatz jenseits der ersten Inselkette vorgesehen sein.

Als drittes Element der nuklearstrategischen Triade, die der Abschreckung dient, hat die Volksrepublik 4 U-Boote für den Abschuss von ballistischen Lenkwaffen (SLBM, Submarine-Launched Ballistic Missile(s))[40]. Während das SSBN-U-Boot (Nuclear-Powered Ballistic Submarine(s))[41] der Xia-Klasse während Jahren als Testplattform diente, sind die drei modernen SSBN der Jin-Klasse mit je 12 JL-2-SLBM ausgerüstet. Diese dürften eine Reichweite von über 7000 km aufweisen und könnten in einem nuklearen Schlagabtausch zwischen China und den USA, abgestimmt auf ihren Einsatzstandort, jeden Punkt des nordamerikanischen Kontinents treffen. Mit diesen 3 SSBN verfügt China bereits heute über eine jederzeit einsatzbereite und sichere nukleare Zweitschlagfähigkeit. Mit dieser Kapazität könnte China eine Eskalation eines Kriegs zu den Nuklearwaffen durch die Androhung eines Nuklearschlags jederzeit stoppen.

Die Ergänzung zur U-Boot-Flotte sind die ballistischen Boden-Boden-Lenkwaffen DF-21D[42] des 2. Artilleriekorps. Ausgerüstet mit einem manövrierfähigen Gefechtskopfs für die Endphase des Fluges dürften diese ASBM (Anti-Ship Ballistic Missile(s)) für die Bekämpfung der amerikanischen Flugzeugträger vorgesehen sein. Im Ernstfall würden diese ASBM durch chinesische Bomber, Jagdbomber und weitreichende Marschflugkörper ergänzt werden.

Mit diesem Arsenal an U-Booten, Flugkörper und Bomber will Beijing in einem Ernstfall gegen die Seemacht der USA einen asymmetrischen Krieg betreiben. Die Strategie, die diesem asymmetrischen Krieg zugrunde liegt, wird in amerikanischen Fachkreisen als anti-access/area-denial (A2/AD) bezeichnet.[43] Mit anti-access (A2) soll verhindert werden, dass der Gegner (ein Flugzeugträgerverband und/oder nuklearangetrieben Angriffs-U-Boote) in ein bestimmtes Seegebiet überhaupt eindringen kann. Ist er aber in diesen Raum eingedrungen, dann gilt es ihm durch area-denial (AD) seinen Einsatz zu erschweren, wenn nicht sogar zu verhindern. Die gegnerischen Flugzeugträger und/oder U-Boote sollten dabei versenkt werden.[44]

Die chinesische Perlenkette im Indischen Ozean

Seit Jahren finanziert China den Bau von Häfen in Anrainerstaaten des Indischen Ozeans. Dazu gehören Gwadar in Pakistan, Hambantota in Sri Lanka, Chittagong in Bangladesch und Sittwe in Myanmar. Gemäss den Erklärungen der Volksrepublik sollen diese Häfen lediglich dem Handel von China dienen. Auch der Hafen von Male auf den Malediven ist durch China finanziert worden.

[38] Lim, Yves-Heng, p. 90.
[39] Lim, Yves-Heng, p. 95.
[40] Stahel, A.A., USA – UdSSR Nuklearkrieg?, Die Arsenale der beiden Supermächte 1945 – 1982, Verlag Huber, Frauenfeld, 1983, S. 137.
[41] Stahel, A.A., S. 138.
[42] The Military Balance 2015, p. 237.
[43] Eckstein, M., COMSUBFOR Connor: Submarine Force Could Become the New A2/AD Threat, US Naval Institute, May 14, 2015, p. 2.
[44] Lim, Yves-Heng, p. 95.

Zu beachten ist, dass der Hafen von Sittwe über eine Pipeline mit China verbunden ist. In absehbarer Zeit soll auch der pakistanische Hafen von Gwadar über eine Pipeline mit China verbunden werden. Bereits heute führt der **Karakorum Highway,** der auch von China finanziert und gebaut worden ist, von der autonomen chinesischen Provinz Xinjiang nach Islamabad, Pakistan. Diese Strasse soll bis zum Hafen Gwadar ausgebaut werden. Des Weiteren führt China im südlichen Teil des Indischen Ozeans Explorationen nach Mineralien durch.

Diese Häfen werden als die Perlenkette von China bezeichnet. Es ist denkbar, dass in einem Konfliktfall China sie auch militärisch nutzen könnte, so für die Versorgung chinesischer Kriegsschiffe im Indischen Ozean. Dies ist mit ein Grund, warum die Indische Union über diese Häfen sehr besorgt ist. Quasi im geopolitischen Raum von Indien betreibt der Rivale China Häfen und verfolgt damit eine Seestrategie, die gegen Indien gerichtet sein dürfte. Der Vorstoss Chinas in den Indischen Ozean könnte den langfristigen Zielen und Forderungen des chinesischen Admirals Liu Huaqing entsprechen. Für eine Kontrolle des Indischen Ozeans fehlt aber China bis anhin eine echte „Blue-Water Navy“ mit mehreren Flugzeugträgerkampfgruppen. Der wieder in Dienst gestellte ehemalige sowjetische Flugzeugträger Liaoning kann nur als ein erster Schritt in diese Richtung bezeichnet werden.

Als Gegenmassnahme verfolgt die Indische Union eine militärische Annäherung an die USA und führt Seemanöver mit Vietnam und Japan durch.

Der Bau der „eisernen“ Seidenstrasse und die Pipelines nach Zentralasien und Sibirien

Zur Sicherung seiner Absatzmärkte in Europa baut China in Absprache mit den Despoten in Zentralasien eine Normalspurlinie quer durch Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan in den Iran im Eilzugtempo. Damit sollen ohne die Verladung auf die russische Breitspur chinesische Güter von Shanghai direkt nach Hamburg transportiert werden. Dadurch soll der Zeitaufwand für die Transporte um zwei Wochen verkürzt und Kosten eingespart werden. Gleichzeitig soll die Seemacht USA, die die Malakkastrasse beherrscht, dadurch ausmanövriert werden.

Der Bau eines gross angelegten Pipelinesystems nach Zentralasien und Sibirien dient der Sicherung der Versorgung von China mit Erdöl und Erdgas. Mit diesem Netzwerk soll auch die Versorgung von China mit Erdöl und Erdgas über die Strasse von Hormoz und Malakka, die die USA kontrollieren, soweit als möglich vermindert werden. Trotzdem wird China auch in der Zukunft wegen der Versorgung aus dem Persischen Golf auf die Seewege angewiesen sein.

Die Herausforderung der Seemacht USA durch China

Januar 2010 hielt die damalige Aussenministerin der USA, Hillary Clinton, in Honolulu, Hawaii, eine beachtenswerte Rede, in der sie die Rückbesinnung der USA auf ihren Status als asiatische Macht forderte:[45]
„I don't think there is any doubt, if there were when this Administration began, that the United States is back in Asia. But I want to underscore that we are back to stay."

Diese Aussage von Hillary Clinton liess aufhorchen. Die USA würden ihre Stellung als Seemacht im westlichen Pazifik auch zukünftig aufrechterhalten und wenn notwendig ausbauen. Die Grundlage dazu sind ihre Seestreitkräfte mit den Flugzeugträgern der Nimitz-Klasse und ihre Allianzen mit Japan, Südkorea, Australien, den Philippinen und Thailand. Auf Anweisung von Obama wurden 60% der US Navy in den pazifischen Raum verlegt. Mit den 55 F/A-18E/F-Kampfflugzeugen verfügen die 10 amerikanischen Flugzeugträger über eine beachtliche Kampfkapazität[46] und stellen damit ein glaubwürdiges Drohpotential gegenüber jedem Staat, der die Seemacht USA herausfordert. Eine Flugzeugträgerkampfgruppe wird im Einsatz durch Kreuzer, Zerstörer, Fregatten und Angriffs-U-Booten gesichert, die die Abwehr gegenüber feindlichen Unterbooten und Kampfflugzeugen ermöglichen.

Im Durchschnitt sind immer eine Flugzeugträgerkampfgruppe mit einem Träger, vier Aegis-Kreuzer und Zerstörer, drei anderen Zerstörern und Fregatten und eine amphibische Einheit mit einem Helikopterträger im westlichen Pazifik stationiert.[47] Seit einigen Jahren ist wieder eine Unterseeboot-Einheit mit drei Angriffs- bzw. Marschflugkörper-U-Booten in Guam stationiert. Auch die US Air Force ist in Anderson Air Base in Guam mit B-52- und B-2-Bombern wieder aktiver. Der ganze Raum des westlichen Pazifik wird während 7 Tagen durch hochfliegende Drohnen des Typ Global Hawk überwacht.[48]

Offenbar werden jetzt im Pentagon Optionen für den Einsatz der US Navy im Südchinesischen Meer zum Konterkarieren der chinesischen Besetzung von Inseln der Spratley Islands mitsamt dem Bau von Stützpunkten studiert. Gleichzeitig sollen die Philippinen und Japan mit neuen Mitteln für die Verfolgung der chinesischen Kriegsschiffe und Kampfflugzeuge ausgerüstet werden.

Die Zukunft?

Die Abhängigkeit der chinesischen Wirtschaft von der Schifffahrt mit Containerschiffen und Tanker hat im vergangenen Jahrzehnt rapid zugenommen. Sechs der zehn grössten Containerhäfen befinden sich in China, so Shanghai, Hong Kong, Shenshen, Ningbo, Guangzhou und Qindao. 2011 wurden 28.6 % der weltweiten Containerschifffahrt in diesen Häfen abgefertigt.[49] Auch in der Zukunft wird der grösste Teil des Erdöls für China aus Saudi-Arabien, Iran und Angola per Tanker importiert werden müssen. Containerschiffe und Tanker müssen aber um nach China zu gelangen, Schifffahrtswege benützen, die entweder wegen der Piraterie als unsicher gelten oder unter Kontrolle der US Navy stehen. Das letzte trifft insbesondere für die Chokepoints Malakkastrasse, die Strasse von Hormoz und die Ostküste Afrikas zu. Für den Schutz seiner Kommunikationslinie müsste China über eine Blue-Water Navy mit einigen Flugzeugträgern verfügen. In Anbetracht der für den Bau einer solchen Flotte hohen finanziellen Mittel wird sich China trotz seines Wirtschaftswachstums auch in den nächsten 10 Jahren nur in bescheidenem Rahmen leisten können.

[45] Lim, Yves-Heng, p. 140.
[46] The Military Balance 2015, p. 43.
[47] Lim. Yves-Heng, p. 147.
[48] Lim, Yves-Heng, p. 146.
[49] Lim., Yves-Heng, p. 162.

China und seine Seestreitkräfte werden sich deshalb weiterhin auf das Ziel einer regionalen Hegemonie im Südchinesischen Meer ausrichten und neben der Errichtung von Stützpunkten auf den Miniinseln der Spratley die Indienststellung von Unterseebooten forcieren. Wegen der territorialen Ansprüche nimmt aber die Konfrontation Chinas mit den Anrainerstaaten zu. Einzelne Staaten haben sich für die Unterstützung an die USA gewendet. Die Seemacht USA wird handeln müssen, denn sonst verliert sie in Asien das Gesicht und riskiert den Zerfall ihres Allianzsystems. Sollte Washington für die Durchsetzung der freien Schifffahrt im Südchinesischen Meer die US Navy einsetzen, dann könnte dies zu einem bewaffneten Konflikt mit den chinesischen Seestreitkräften und damit in einen Krieg mit China führen.[50]

[50] Dou, E. and J. Hookway, Beijing Blasts Washington's Plan on Sea Claims, in: The Wall Street Journal, May 14, 2015, p. 9.



Prof. Dr. Albert A. Stahel, ehemals Dozent für Strategische Studien an der Militärakademie der ETH Zürich, verstärkt das Team von Portas Capital.
Portas Capital AG, Vermögensverwalter und Berater in Fragen der Anlagestrategie, Portfolio Konstruktion und Produkte Selektion baut im Hinblick einer weiteren Expansion sein Beraterteam weiter aus.
Prof. Dr. Albert A. Stahel berät die Portas Capital AG und ihre Kunden.

Er ist verheiratet und Vater von zwei erwachsenen Kindern. Von 1980 bis 2006 war er hauptamtlicher Dozent für Strategische Studien an der Militärakademie der ETH Zürich. Ab Wintersemester 1986 bis heute ist Albert A. Stahel Titularprofessor der Universität Zürich für das gleiche Lehr- und Forschungsgebiet. Seine Forschungsergebnisse wurden in über 400 Beiträgen in internationalen und nationalen Fachzeitschriften publiziert, ausserdem auch in Büchern und Buchbeiträgen. Seit Oktober 2006 ist er Leiter des Instituts für Strategische Studien in Wädenswil. Albert A. Stahel veröffentlichte Publikationen zu aktuellen Themen wie Geopolitik und Geostrategie und unternahm Studienreisen nach China, in die USA, nach Zentralasien, Afghanistan, Russland und in die arabische Welt. In der Schweizer Armee ist Prof. Dr. Albert A. Stahel Oberstleutnant a.D. der Fliegertruppen.

Disclaimer
Die Informationen und Meinungen in diesem Bericht wurden von Portas Capital am angegebenen Datum erstellt und können sich ohne vorherige Mitteilung ändern. Der Bericht wurde einzig zu Informationszwecken publiziert sowie an eine ausgewählte Anzahl natürlichen und juristischen Personen unter Vertraulichkeit versandt. Der Bericht wurde ohne Berücksichtigung der Zielsetzungen, der finanziellen Situation oder der Bedürfnisse eines bestimmten Kunden erstellt. Die Informationen stammen aus oder basieren auf Quellen, die der Portas Capital als zuverlässig erachtet. Dennoch kann keine Gewähr für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der Informationen geleistet werden. Die Portas Capital lehnt jede Haftung für Verluste aus der Verwendung dieses Berichts ab. Der Bericht enthält keinerlei Empfehlungen rechtlicher Natur oder hinsichtlich Investitionen, Rechnungslegung oder Steuern. Verweise auf frühere Entwicklungen sind nicht unbedingt massgebend für künftige Ergebnisse. Die Weiterverwendung des Berichts sowie damit verbundene Erkenntnisse dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung von Portas Capital geschehen. Die Publikation des Newsletters oder Teile davon dürfen nicht in öffentlich zugänglichen Medien erscheinen.