Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 91 (2016)
Heft: 4

Artikel: Das Südchinesische Meer : eine potenzielle Krisenregion
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-737780

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Das Südchinesische Meer – eine potenzielle Krisenregion

Das Südchinesische Meer steht im Zentrum des sicherheitspolitischen Interesses, vor allem in der Region selber, aber auch weit darüber hinaus. Es sind Aktivitäten der Volksrepublik China und der Chinesischen Marine (PLAN), die dort zu beträchtlichen Spannungen führen. Erstaunlich ist dabei, dass das Südchinesische Meer nicht unmittelbares Vorfeld der chinesischen Küste ist, sondern fernab von dieser in südwestlicher Richtung liegt.

DIE ANALYSE UNSERES NAUTIKEXPERTEN OBERST I GST JÜRG KÜRSENER

Die durch die kontroverse Nine-Dash-Linie (auch als «Kuhzunge») bezeichnete Fläche, welche die von China beanspruchte See definiert, deckt etwa 90% des 3,5 Mio km² grossen Südchinesischen Meeres ab.

Erdölvorkommen

In diesem Raum liegen die für China vor allem wegen der vermuteten riesigen Erdölvorkommen und anderer Rohstoffe höchst interessanten Inselgruppen der Paracels, der Spratlys und des Scarborough Shoals.

China beruft sich dabei auf angeblich historisch erwiesene Fakten, so etwa darauf, dass einzelne Inseln bereits vor 2000 Jahren durch chinesische Seeleute entdeckt worden seien und Dokumente aus der Song-Dynastie (rund 1000 nach Christi) dies belegen würden.

Interessant ist aber dabei auch die Tatsache, dass China erst seit 1947 in offiziellen Karten diese Ansprüche anmeldet, und dies vorerst noch sehr zurückhaltend tat. Erst ab etwa 2000 begann es die Nine-Dash-Linie als wichtigen Anspruch Chinas zu reklamieren.

Ab 2013 begann es dann mit intensiven See- und Luftmanövern in diesem Raum und verstärkte die Überwachung der rund 4400 Inseln. Der Zusammenhang zwischen den jetzt neu und akzentuiert vorgetragenen Ansprüchen und den zunehmend militärisch unterlegten Ambitionen Chinas liegt auf der Hand.

Mehrere Anstösser

Anstösser im traditionellen Sinne im Südchinesischen Meer sind vor allem Vietnam, Malaysia, die Philippinen, Brunei, Taiwan und der südlichste Teil der Volksrepublik China. Dabei stossen deren Ansprüche und Interessen aufeinander, wobei sie alle auch historische Dokumente geltend machen. Schliesslich sind alle an den Rohstoffen interessiert.

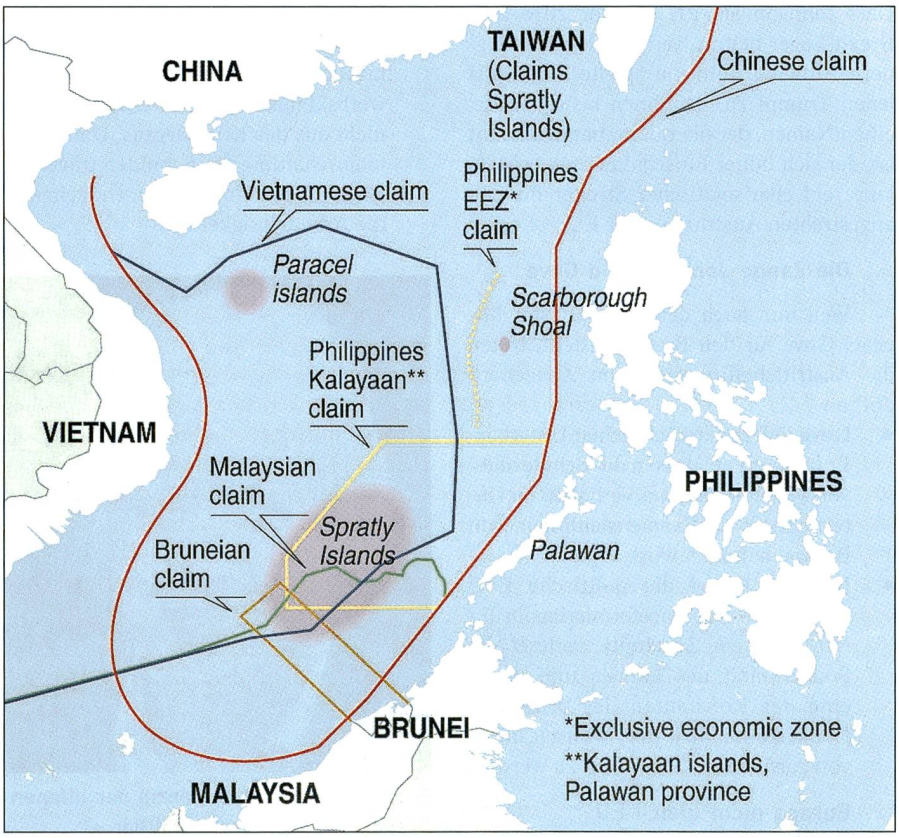


Bild: Asia Quarterly

Das Südchinesische Meer. Die rote Linie zeigt das von China beanspruchte Gebiet des Meeres. Zudem sind die wichtigsten Inselgruppen der Spratlys, der Paracels und des Scarborough Shoals eingezeichnet sowie die Staaten mit ihren jeweiligen Ansprüchen.

Die USA, die seit Jahrzehnten mit ihrer 7. US-Flotte in dieser Weltgegend präsent sind, machen ebenfalls geltend, dass dieses Meer ein offenes Meer ist und die Freiheit der Navigation jederzeit sichergestellt sein müsse. Immerhin führen durch dieses Meer die wichtigsten fernöstlichen Handelswege, so vor allem jene von Japan via Singapur, durch die Strasse von Malakka in Richtung des Indischen Ozeans und Europa. Wertmässig soll der maritime Handelsverkehr dort jährlich ein Volumen von bis zu 5,3 Trillionen $ (5300 Milliarden $) betragen.

Strasse von Malakka

Allein durch die Strasse von Malakka sollen jährlich 50–60% aller Erdgas- und 25% aller Öltransporte – dreimal mehr als

durch den Suezkanal und fünfmal mehr als durch den Panamakanal – fahren. Mehr als 30% insgesamt des weltweiten Handels zur See gehen durch die Meerengen von Malakka, Sunda und Lombok.

Die maritimen Handelsrouten in dieser Region sind auch für die Schweiz bedeutsam, denn der Austausch mit dem Fernen Osten ist zunehmend. Sie hat damit ein vitales Interesse an der Sicherheit der Seeverbindungswege.

Mit dem wirtschaftlichen und militärischen Erstarken Chinas macht dieses nun mit Nachdruck seine Ansprüche im Südchinesischen Meer geltend. Immerhin soll China 54% des Weltkonsums an Aluminium, 48% des Kupfers, 50% des Nickels, 45% des Stahls, 13% des Urans, 12% des Rohöls und 60% des Zements beanspruchen. Sukzessive wird eine «maritime Seidenstrasse» aufgebaut.

Chinas aggressiver Kurs

Dabei führt China vor allem historische Gründe zur Rechtfertigung seiner Ansprüche an, die allerdings von den Anrainern und auch den USA bestritten werden. Es ist davon auszugehen, dass China mit seinem teils aggressiven Kurs nicht nur den Einfluss der USA in der Region zurückdrängen möchte, sondern seine Politik darauf auslegt, die chinesischen Ansprüche auf die reichen Rohstoffvorkommen dieses Meeres langfristig zu sichern.

Dabei scheut China selbst vor expansionistischen Massnahmen nicht zurück, die es seit wenigen Jahren durch die Aufschüttung und Schaffung von sieben künstlichen Inseln in unmittelbarer Nähe zu den erwähnten Handelsrouten vorantreibt.

Auch Vietnam, Malaysia, die Philippinen und Taiwan hatten in der Vergangenheit solche künstlichen Aufschüttungen vorgenommen, während den letzten 45 Jahren etwa im Umfange von 40 (–80) Hektaren Land. Diese Flächen stehen allerdings in einem krassen Kontrast zu den Aufschüttungen Chinas, welche dieses vor allem seit 2013 energisch vorantreibt und die inzwischen einen Umfang von etwa 1200 Hektaren Land angenommen haben.

Aufschüttungen im Gang

Umweltaktivisten haben sich bisher kaum über die dortige Zerstörung von Korallenriffen beschwert.

Die Problematik von Aufschüttungen wird auch im internationalen Seerecht angesprochen. Dort wird u. a. gesagt, dass sogenannte Low-Tide-Erhöhungen (also «Inseln», die erst bei Ebbe erkennbar sind) nicht durch Aufschüttungen zu «echten» Inseln gemacht werden können und somit auch nicht den Schutz territorialer Grenzen beansprucht werden kann. Ergo kann es mit solchen Aufschüttungen auch keine Territorialgewässer und keine Exclusive Economic Zone (EEZ) geben.

Am eindrücklichsten sind die Aufschüttungen im Bereiche der Spratly-Inseln, insbesondere auf dem Johnson South Reefs, dem Mischief Reefs und dem Fiery Cross Reefs, welche auch von Vietnam und den Philippinen beansprucht werden. Da diese Inseln nur etwa 150 Seemeilen vorgelagert vor den Philippinen liegen, fallen sie in den Bereich der EEZ, jener Zone also, die das internationale Seerecht zur alleinigen Nutzung durch den entsprechenden Staat definiert.

Mehrere Verlierer

Sollte sich China dereinst im beanspruchten Südchinesischen Meer mit der 200-Seemeilen-EEZ durchsetzen, würden die Philippinen und Malaysia je 80%, Vietnam 50%, Brunei 90% und Indonesien etwa 30% ihrer eigenen EEZ verlieren.

Allein zwischen Februar 2013 und Juni 2015 hat China dort rund 103 000 m² Land aufgeschüttet und drei Flugplätze gebaut. Jener auf dem Fiery Cross Reef wurde 2015 fertiggestellt, er weist eine Pistenlänge von über 3000 m auf.

Damit können Maschinen aller Grössenordnungen landen und starten, beispielsweise auch strategische Bomber des Typs H-6, Kampf- und Seeüberwachungsflugzeuge. China baut in diesen Gebieten auch Tiefwasserhäfen, errichtet Flughafengebäude, Fliegerradars, Aprons, Siedlungen, Kasernen und andere Infrastrukturen.

Definitiver Verbleib

Es richtet sich mit anderen Worten auf einen definitiven Verbleib ein. Westliche Nachrichtendienste sprechen gar von der Präsenz von Waffensystemen der Landstreitkräfte und erwarten – entgegen chinesischen Beteuerungen, eine Militarisierung finde nicht statt – in Kürze eine permanente Präsenz der chinesischen Streitkräfte auf diesen Inseln.

Dabei wäre die Stationierung der ballistischen Lenkwaffe vom Typ Dong Feng DF-21D, die sich vor allem zum Einsatz gegen Flugzeugträger-Kampfgruppen eignet, besonders gefährlich und könnte deren Bewegungsfreiheit im Südchinesischen Meer gefährden. Befürchtet wird ferner, dass China – ähnlich wie über dem ostchinesischen Meer – in Kürze auch eine Luftverteidigungs- und Identifikationszone (ADIZ) über dem Südchinesischen Meer errichten könnte.

Alles Massnahmen, die gegenüber den USA und den Anrainerstaaten provokativ und aggressiv erscheinen müssten, die China aber offenbar bewusst in Kauf nimmt und wohl darauf spekuliert, dass die USA unter Obama dies ohne nachhaltige Reaktionen hinnehmen.

Mobile Inseln

Ein renommiertes sicherheitspolitisches Institut in Singapur spricht davon, dass China sogar künstliche und mobile In-

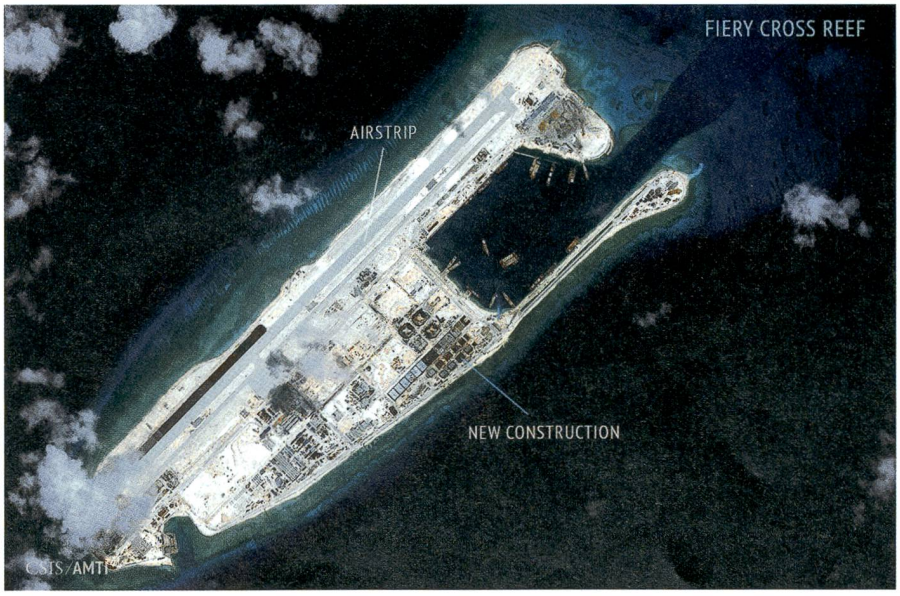


Bild: Airbus Industries

Das zu den Spratlys gehörende Fiery Cross Reef, welches in nur zwei Jahren aufgeschüttet und mit einer 3000-m-Piste versehen wurde. Die Aufnahme zeigt auch die mit Infrastruktureinrichtungen dicht bebaute Insel.

seln – ähnlich Erdölplattformen, aber wesentlich grösser – baue, um seine Ansprüche im Südchinesischen Meer weiter zu festigen. Dabei wird von 400 000 bis sogar 1 500 000 Tonnen schweren «Inseln» gesprochen, die mit bis zu 16 km/h verschoben werden könnten.

Sollte dies tatsächlich zutreffen und sollten diese eines Tages sogar Teil der Volksbefreiungsarmee werden, würde China über ein beeindruckendes schwimmendes nationales Territorium verfügen, von welchem aus sich eine Vielzahl von militärischen Optionen, inklusive amphibischen Operationen, realisieren liessen.

Mit der schrittweisen Salamitaktik war China bisher erfolgreich. Zwar werden die Ansprüche vor dem internationalen Seegerichtshof in Hamburg rechtlich angefochten, aber in Wirklichkeit hat es vollendete Tatsachen geschaffen, die kaum mehr rückgängig zu machen sind. Zögerliche Reaktionen der Administration Obama haben dazu beigetragen.

Gespräch mit Admiral Harris

Die amerikanischen Militärs, allen voran der *Combatant Commander* und Zuständige für den gesamten Pazifikbereich (PACOM), Admiral Harry Harris, hat in einem Gespräch mit dem Autor in seinem Hauptquartier auf Hawaii erklärt, dass ihm diese Entwicklung Sorgen bereitet. Hin und wieder lässt sich Harris auch im Klartext darüber aus *(«The South China Sea is no more China's than the Gulf of Mexico is Mexico's»)*.

Wobei er in seinen Ausführungen nicht nur China als grosse Sorge bezeichnet, vielmehr macht ihm Nordkorea mit seiner Unberechenbarkeit und jetzt immerhin im Besitze einiger Nuklearwaffen, die angeblich sogar Guam erreichen können, grössere Sorgen und bereitet ihm hin und wieder schlaflose Nächte.

China untermauert seine Ambitionen und sein aggressives Vorgehen mit einem massiven Bauprogramm für die Marine (PLAN). Nachdem erste Versuche mit dem ehemals aus der Ukraine stammenden Flugzeugträger Liaoning gemacht worden sind, baut nun China einen eigenen Flugzeugträger, weitere zwei bis drei sollen folgen.

Träger-Kampfgruppe

Die Rede ist davon, dass China ab diesem Jahr mit der Aufstellung einer eigentlicher Träger-Kampfgruppe beginnt. Damit kann es seine Einflusssphäre höchstwahrscheinlich beträchtlich ausweiten.

Erwartet wird dannzumal, dass China seine Einflusssphäre zur See von der sogenannten Ersten Inselkette (Südjapan – Taiwan – South China Sea) auf eine weiter in den Pazifik hineinreichende Zweite Inselkette (Japan – Guam – Neu Guinea) auszuweiten in der Lage sein wird.

Im Verlaufe dieses Jahres wird zudem erstmals ein chinesisches Lenkwaffen-U-Boot des Typs Jin auf Patrouille in den Indischen Ozean fahren. Das Bauprogramm der PLAN ist beeindruckend. Über die nächsten 15 Jahre wird eine vollständige Metamorphose der PLAN erwartet, die diese Streitmacht zu einer global operierenden Flotte befähigen wird.

Erste Anzeichen sind mit der Permanenz im Golf von Aden und im Arabischen Meer, mit den jüngsten gemeinsamen Manövern mit Russland im Mittelmeer, mit den mehrmaligen Besuchen eines Flottenverbandes in europäischen Gewässern (2015 erstmals in der Ostsee) sowie mit Besuchen in Afrika und in der Karibik gesetzt.

Ausbau der Küstenwache

Nicht zu unterschätzen sind die gleichzeitig laufenden Ausbauprogramme der anderen maritimen Komponenten, wie etwa der chinesischen Küstenwache (CCG), die allein in den vergangenen drei Jahren ihren Bestand um 25% erhöht hat und bei der Überwachung der neu beanspruchten Gebiete eine wichtige Rolle einnimmt.

Die 205 Einheiten der CCG – davon 95 mit über 1000 Tonnen – sind im Gegensatz zu anderen Küstenwachen recht stark bewaffnet und können damit die eigentliche Marine nicht nur bezüglich Überwachungsaufgaben, sondern auch bezüglich Kampfeinsätze geringeren Umfanges entlasten. Japan verfügt in seiner Küstenwache über 95 Einheiten.

Die PLAN unter Führung ihres obersten Marinechefs, Admiral Wu Shengli, gliedert sich in drei Flotten, nämlich die Nordflotte in Quingdao, die Ostseeflotte in Ningbo und die Südseeflotte in Zhanjiang. Sie verfügt heute über mehrheitlich moderne Einheiten, die bis 2030 etwa den technologische Stand der US Navy erreicht haben sollen.

Schon heute hat die PLAN die US Navy zahlenmässig überrundet (395 versus 287). Heute verfügt die PLAN im wesentlichen über einen Flugzeugträger, 78 Zerstörer und Fregatten (davon 56 moderne), 20 moderne Korvetten, 85 Raketenschnellboote, 56 amphibische Schiffe, 42 Minenkampfschiffe, 5 Jagd-U-Boote (nuklear) und 4 ballistische Lenkwaffen-U-Boote (nuklear) sowie über 57 konventionelle U-Boote.

Extrem hohe Quote

Die jährliche Bauquote für die PLAN und für die CCG liegt extrem hoch, allein 2014 wurden über 100 Einheiten auf Stapel gelegt oder in Dienst gestellt. Noch gibt es einige Schwachstellen, so beispielsweise bei den U-Boot-Abwehrfähigkeiten und bei den Marinefliegern. Demgegenüber verfügt die chinesische Marine aber über ein hochmodernes Raketenarsenal, worunter die er-

Bilder: Chinese News Agency

Ein ballistisches Lenkwaffen-U-Boot der Jin-Klasse (Typ 094) PLAN. 2016 soll erstmals eine Einheit dieser Klasse im Indischen Ozean auf Patrouille gehen.

Die ab Land eingesetzte ballistische Rakete des Typs Dongfeng DF-21D, die vor allem für amerikanische Flugzeugträger im Pazifik gefährlich werden könnte.

Die moderne chinesische Raketenfregatte Liuzhou (FFG 575) des Typs 054 im Januar 2016 in einer gemeinsamen Übung mit Einheiten der pakistanischen Marine.

wähnte DF-21D besonders bedrohlich sein soll. Die Reaktionen der USA auf das expansive Streben Chinas fallen verhalten aus. Offenbar stehen für sie die wirtschaftlichen Verflechtungen, gar Abhängigkeiten im Vordergrund, die die Obama-Administration nicht gewillt ist, aufs Spiel zu setzen. Man scheint hier die Politik der vollendeten Tatsachen weitgehend zu akzeptieren, setzt auf «Dialog» und «Hoffnung».

Es wird interessant sein zu beobachten, ob die USA wie 2014 auch für 2016 China wieder an die grossen Sommer-Pazifik-Seemanöver RIMPAC einladen werden. Republikanische Exponenten wie Senator McCain raten angesichts der Geschehnisse im Südchinesischen Meer dringend davon ab.

Vom Atlantik in den Pazifik

Im Rahmen der «Rebalance»-Politik von Obama werden einige zusätzliche Mittel vom Atlantik in den Pazifik zugeführt. So werden die U-Boot-Präsenz auf Guam und die Präsenz von Überwasser-Kampfschiffen in Japan etwas verstärkt, in Singapur werden vier der umstrittenen Littoral Combat Ships (LCS) vornestationiert und im nordaustralischen Darwin soll eine amphibische Kampfgruppe vermehrt Station machen.

Zaghaft werden hin und wieder einige Zeichen der Souveränität Amerikas gesetzt, so beispielsweise mit B-52- und P-8A-Überflügen oder mit einer sogenannten «Innocent Passage» über dem bzw. im Südchinesischen Meer. Letztere umfasste – extra früh angekündigt, um möglichst «nicht zu provozieren» – ein vom Völkerrecht erlaubtes Durchfahren der 12-Seemeilen-Zone des von China aufgeschütteten Subi Reefs durch den US-Zerstörer USS Lassen (DDG 82) am 27. Oktober 2015, also durch dessen «Territorialgewässer».

Längst spricht man von weiteren Durchfahrten dieser Art. Sie sind aber bis Redaktionsschluss ausgeblieben. Abgesehen von der «Demonstration ihrer Unabhängigkeit» stellt sich die Frage, ob die USA mit solchen, laut angekündigten Aktivitäten nicht letztlich die Rechtmässigkeit der chinesischen Aufschüttungen im Südchinesischen Meer anerkennen. Die USA scheinen dezidierte Massnahmen «einvernehmlichen» und «nicht provozierenden» Reaktionen vorzuziehen. Bisher ist diese «Appeasement-ähnliche» Politik allerdings kaum honoriert worden.

Völkerrecht verletzt

Die künstliche Aufschüttung von Inseln im Südchinesischen Meer und die dort vorgenommene Errichtung militärischer Einrichtungen bedeutet eine klare aggressive Ausweitung der Einflusssphäre Chinas, die nicht nur Völkerrecht verletzt, sondern auch gleichermassen existente Ansprüche anderer Staaten unter dessen Druck erdrückt.

Zudem sind die international wichtigen Handelsrouten zur See aus Japan, Korea, den USA durch diese Region in Richtung Indischer Ozean und Europa bedroht. Was, wenn diese eines Tages unter fadenscheinigen Begründungen behindert werden?

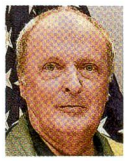
Zum Leidwesen einiger Alliierter im Pazifikraum exponieren sich die USA nur höchst zurückhaltend. Aus diesem Grund setzen Staaten wie Japan und Vietnam, sogar Australien, auf die eigene Verantwortung, verstärken ihre Streitkräfte und erhöhen ihre Präsenz im Südchinesischen Meer.

Dies wiederum kommt den USA nicht ungelegen. Die Philippinen haben den USA sogar angeboten, die grosse Marinebasis von Subic Bay wieder zu nutzen, eine Anlage, deren Gebrauch nach dem Vietnamkrieg untersagt worden war.

Subtile Politik gefragt

Zweifellos, es ist eine subtile Politik seitens der USA gefragt. Dies erwarten auch ihre Freunde in diesem Teil der Welt. Ob sich allerdings eine solche Politik darin erschöpfen darf, möglichst «nicht provozierend» auf die klar und deutlich expansiven, internationales Völkerrecht verletzenden Aktivitäten Chinas zu reagieren, bleibt zumindest fraglich. China schafft mit seinem provozierenden Vorgehen, elegant unterteilt in scheibchenweise Schritte, künstliche Inseln und festigt damit seinen Einfluss.

Es bleibt der Eindruck, als ob es zu spät sei, im Südchinesischen Meer zurück zum Status quo ante bzw. zu einer einvernehmlichen Lösung zu finden. Unter diesen Vorzeichen und mit einer mutlosen Politik ist die Glaubwürdigkeit der USA insgesamt und vor allem bei ihren Freunden auf dem Prüfstand.



Oberst i Gst Jürg Kürsener, Lohn-Ammannsegg, ist Chefredaktor der «Military Power Review». Für den SCHWEIZER SOLDAT schreibt er seit Jahrzehnten überaus sachkundig über die amerikanischen Streitkräfte und zeitgeschichtliche militärische Ereignisse.

Letzte Meldung

Der amerikanische Zerstörer USS Lassen durchquerte noch 2015 beim von China aufgeschütteten Subi Reef die 12-Seemeilen-Zone.

Dann sprach man von weiteren Durchfahrten dieser Art. Tatsächlich ist eine solche erneut erfolgt, als der Zerstörer USS Curtis Wilbur in der Nähe der zur Paracel-Gruppe zugehörigen Triton-Insel in die von China, Taiwan und Vietnam beanspruchte 12-Seemeilen-Territorialgewässer eingefahren ist. *Jürg Kürsener*