



# Südostasien im Fokus der Weltpolitik

Helmut Schneider

„USA schicken Kriegsschiff ins Südchinesische Meer“ – Pressemeldungen wie diese haben zu Jahresbeginn die Weltöffentlichkeit aufgeschreckt. Die demonstrative Durchfahrt des US-Zerstörers „USS Curtis Wilbur“ durch die Zwölf-Seemeilen-Zone von Triton Island, das zu den von der VR China beanspruchten Paracel-Inseln im Südchinesischen Meer gehört, hat ein grelles Schlaglicht auf die wachsenden politischen und militärischen Spannungen in der Region geworfen. Der Protest der VR China, ihre Hoheitsrechte seien mit der Durchfahrt des US-Kriegsschiffes verletzt worden, wurde von den USA mit dem Argument zurückgewiesen, keine exzessiven Seegebietsansprüche im Südchinesischen Meer anzuerkennen, die die Schifffahrtsrechte und Freiheiten einschränkten. Zuvor hatte es bereits seitens beider Länder demonstrative Flüge von Militärmaschinen über den umstrittenen Meeresregionen gegeben.

Angesichts anhaltender und neu ausbrechender Krisen und Kriege in zahlreichen anderen Weltgegenden ist Südostasien als Konfliktregion in den letzten Jahren etwas aus dem Blickfeld geraten. Wahrgenommen wurde die Region eher als prosperierender Wirtschaftsraum, der sich trotz ökonomischer Rückschläge (Asienkrise 1997) und wiederholter Naturkatastrophen (u.a. Tsunami, Wirbelstürme, Vulkanausbrüche) erfolgreich in der Weltwirtschaft behauptet und auch als touristische Destination nach wie vor große Anziehungs-

Dr. **Helmut Schneider**, geb. 1951, ist Geograph am Institut für Ostasienwissenschaften der Universität Duisburg-Essen (In-East), Arbeitsgebiet Kulturgeographie und Regionale Geographie Südasiens, bis 2015 Schriftleiter der „Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie“. Buchpublikationen zu Südostasien: Krisenregion Südostasien. Alte Konflikte und neue Kriege (Hrsg. zusammen mit Rolf Jordan und Michael Waibel, Bad Honnef 2006), Umweltkonflikte in Südostasien (Hrsg. zusammen mit Rolf Jordan und Michael Waibel, Berlin 2012)

Kontakt: [helmut.schneider@uni-due.de](mailto:helmut.schneider@uni-due.de)

kraft besitzt. Mit dieser Sichtweise wird aber nicht nur die ausgesprochen konfliktreiche Vergangenheit der Region ausgeblendet, leicht übersehen wird so auch, dass sich hier nach dem Ende der Blockkonfrontation zwischen „Ost“ und West“ und der daraus folgenden bipolaren Weltordnung inzwischen ein neuer Konflikt mit weltpolitischer Dimension anbahnt. Hauptprotagonisten sind die VR China und die USA, die Südostasien und hier vor allem das Südchinesische Meer zu einem Schauplatz ihrer zunehmenden geopolitischen Rivalität gemacht haben.

### **Der Territorialstreit um das „asiatische Mittelmeer“**

Zu den Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres zählen neben den beiden Chinas – VR China und Republik China (Taiwan) – die ASEAN-Mitgliedsstaaten Vietnam, Philippinen, Malaysia, Brunei, Singapur, Indonesien, Thailand und Kambodscha. Schon in den unterschiedlichen Namen für das meistens als Südchinesisches Meer bezeichnete pazifische Randmeer kommen die strittigen Territorialansprüche der Anrainer zum Ausdruck: Was für China das „Südmeer“ ist, wird in Vietnam „Ostsee“ genannt und ist für die Philippinen die „Westphilippinische See“. Sinnvoller und nicht zuletzt neutraler sollte deswegen eigentlich vom „asiatischen Mittelmeer“ die Rede sein. Strittige Territorialansprüche gibt es insbesondere zwischen der VR China, das den größten Teil des Südchinesischen Meeres bis vor die Küsten der Philippinen, Malaysias und Vietnams als eigene Hoheitsgewässer betrachtet, sowie Vietnam und den Philippinen. Die chinesischen Ansprüche berühren aber auch die territorialen Forderungen Malaysias und Bruneis, und selbst die im äußersten Südwesten des Südchinesischen Meeres liegenden Natuna-Inseln, deren territoriale Zugehörigkeit zu Indonesien zwar unstrittig ist, sind zum Zankapfel geworden, weil China die Nutzung der fischreichen Gewässer um die Inseln mit dem Argument für sich beansprucht, es handele sich um „traditionelle Fischgründe“. Zusätzlich kompliziert wird die Konfliktlage dadurch, dass die übrigen Anrainer den Ansprüchen Chinas nicht als geeinte Interessengruppe gegenüberstehen, auch untereinander gibt es durch teilweise große räumliche Überschneidungen der beanspruchten Meeresregionen er-

hebliche Konfliktpotenziale. Die USA, selbst zwar kein Meeresanrainer in der Region, erkennen als Weltmacht die chinesischen Hoheitsansprüche im Südchinesischen Meer nicht an und bestehen auf dem uneingeschränkten Recht der freien Schifffahrt.

### **Das internationale Seerechtsabkommen**

Dem 1982 beschlossenen, aber erst 1994 in Kraft getretenen Seerechtsabkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS = United Nations Convention on the Law of the Seas) sind die Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres außer Kambodscha und dem völkerrechtlichen Sonderfall Taiwan beigetreten, die USA bisher allerdings nicht. Das Abkommen bietet eine Reihe von Kriterien und Instrumenten, darunter der Internationale Seegerichtshof mit Sitz in Hamburg, die zur Klärung und Lösung der territorialen Streitfälle, die in Südostasien und darüber hinaus zu wachsenden Spannungen führen, beitragen könnten. Tatsächlich hat aber insbesondere die mit dem Abkommen ge-



Der amerikanische Flugzeugträger USS George Washington, der 2012 ins Südchinesische Meer entsandt wurde (Wikimediacommons)

schaffene Möglichkeit, über die zum jeweiligen Staatsgebiet zählende Zwölf-Seemeilen-Küstenzone beziehungsweise über weitere zwölf Seemeilen einer Anschlusszone hinaus eine „Ausschließliche Wirtschaftszone“ zu definieren, einen Prozess zunehmender Nationalisierung oder Territorialisierung der Meere ausgelöst.<sup>1</sup>

In der ausschließlichen Wirtschaftszone gibt es zwar keine hoheitlichen Einschränkungen der freien Schifffahrt, der betreffende Küstenstaat hat aber das alleinige Recht zur Nutzung der dort befindlichen Meeresressourcen (v.a. Fischbestände und submarine Bodenschätze wie Erdöl und -gas). Gerade im Ost- und Südchinesischen Meer hat das Bestreben der Anrainerstaaten, auf diese Weise Zugriff auf einen möglichst großen Anteil an den Meeresressourcen zu erhalten, zu sich häufenden territorialen Streitigkeiten geführt. Die ausschließliche Wirtschaftszone umfasst nach dem Seerechtsabkommen ab einer küstennah definierten Basislinie<sup>2</sup> maximal 200 Seemeilen des angrenzenden Meeres, unter Berücksichtigung der submarinen Ausdehnung des Kontinentalschelfes (verlängerter Festlandsockel) können es sogar maximal 350 Seemeilen sein. Ob die Abgrenzung zwischen benachbarten Staaten nach dem Äquidistanzprinzip oder nach dem Prinzip des verlängerten Festlandsockels vorgenommen wird, lässt das Abkommen offen. Damit bietet es Ansatzpunkte für kontroverse Interpretationen und Streitigkeiten. In besonderem Maße gilt das auch für die seerechtliche Definition von Inseln. Verstanden werden darunter natürliche Landerhebungen, die dauerhaft über dem Meeresspiegel liegen und bewohnt oder zumindest bewohnbar sind. Sind solche Inseln Teil staatlichen Hoheitsgebiets, können sie selbst Ausgangspunkte zur Abgrenzung einer ebenfalls zum Staatsgebiet zählenden Küstenzone sowie darüber hinaus einer ausschließlichen Wirtschaftszone werden. Wenn unbewohnbare Felsen nachweislich Teil eines Staatsgebiets sind, können sie die Abgrenzung einer Zwölf-Seemeilen-Küstenzone, nicht aber die einer aus-

---

1 Vgl. zur Begrifflichkeit ausführlicher Flüchter, W. (2013): Territorialisierung der Meere um Japan im Zeichen von Grenzstreitigkeiten und Nationalismus. In: Geographische Rundschau, 3, 20-27.

2 Bei Archipelstaaten wie den Philippinen oder Indonesien bezieht sich die Basislinie nicht auf die Küstenlinien, sondern auf die Grenze der zum staatlichen Hoheitsgebiet zählenden Archipelgewässer.



Woody Island (chin. Yongxing Dao) in der Paracel-Gruppe. Hier befindet sich das Verwaltungszentrum Sansha für den gesamten von der VR China im Südchinesischen Meer beanspruchten Raum.  
Quelle: Google Earth/Digital Globe

schließlichen Wirtschaftszone legitimieren. Künstliche Aufschüttungen, durch die beispielsweise eine periodisch überflutete Sandbank dauerhaft über den Meeresspiegel angehoben wird, gelten im seerechtlichen Sinn weder als Inseln noch als Felsen. Territorialisierungen nach dem Seerechtsabkommen können damit nicht begründet werden.

### **Die Position der VR China**

Das Seerechtsabkommen, dem die VR China 1996 beigetreten ist, sei aber – so der chinesische Standpunkt – auf die territorialen Streitfragen im Süd-

chinesischen Meer gar nicht anwendbar, da sowohl die Paracel- (chin. Xisha) als auch die weiter südlich gelegenen Spratly-Inseln (chin. Nansha)<sup>3</sup>, um die es hauptsächlich geht, schon vor Abschluss des Abkommens Teil des chinesischen Staatsterritoriums gewesen seien. Deswegen wird von chinesischer Seite die Zuständigkeit des Internationalen Seegerichtshofs (Hamburg) oder des Ständigen Schiedsgerichts (Den Haag) zur Lösung der territorialen Streitfragen in der Region ausdrücklich bestritten.

In dem fraglichen Meeresgebiet existieren nur wenige dauerhaft über dem Meeresspiegel liegende natürliche Erhebungen, die in seerechtlichem Sinn als Inseln gelten können. Die größte ist mit rund 2 km<sup>2</sup> die zur Paracel-Gruppe gehörende, schon seit Jahrzehnten chinesisch kontrollierte Koralleninsel Woody Island (chin. Yongxing Dao). Hier befindet sich mit der bezirksfreien Stadt Sansha (ca. 1500 Einwohner) auch der Verwaltungssitz für alle von der VR China im Südchinesischen Meer effektiv kontrollierten oder beanspruchten Inseln, Riffe oder Sandbänke. Die Flächenausdehnung der meisten übrigen Inseln ist äußerst begrenzt, mehrheitlich verfügen sie über keine Süßwasservorkommen. In den meisten Fällen handelt es sich bei den strittigen Erhebungen um dauernd oder zeitweilig überflutete Sandbänke, Korallenriffe und Atolle sowie um unbewohnbare Felsen.

Die VR China begründet ihre räumlich sehr weit ausgreifenden maritimen Territorialansprüche – sie umfassen über 80 Prozent der rund 3,6 Mio. km<sup>2</sup> großen Meeresfläche – deswegen auch nicht mit seerechtlichen Argumenten, sondern mit Verweis auf die historische Zugehörigkeit vor allem der beiden bereits genannten Inselgruppen zum chinesischen Staatsgebiet. Völkerrechtlich ist diese Begründung durchaus zulässig, da territoriale Ansprüche auch mit dem „Prinzip der Entdeckung und Besetzung“ geltend gemacht werden können – vorausgesetzt, die historische Entdeckung eines Territoriums und seine wirksame staatliche Kontrolle werden überprüfbar nachgewiesen. Im vorliegenden Fall ist zwar unstrittig, dass viele der zahlreichen Inseln, Riffe und Sandbänke im Südchinesischen Meer von frühen chinesischen Seefah-

3 Mit den national unterschiedlichen Bezeichnungen für die Inselgruppen im Südchinesischen Meer werden immer auch Besitzansprüche ausgedrückt. Neutralere sind dagegen die in westlichen Ländern üblichen, allerdings noch aus der Kolonialzeit stammenden Bezeichnungen.

ern schon in den ersten Jahrhunderten nach der Zeitenwende, später vor allem in der Hochzeit chinesischer Seeexpeditionen im 15. und 16. Jahrhundert (Ming-Dynastie), entdeckt wurden. Eine dauerhafte Besiedlung und Kontrolle hat aber bis ins 20. Jahrhundert nicht stattgefunden, die historische Zugehörigkeit zum chinesischen Territorium wird deswegen von den übrigen Anrainern (ausgenommen Taiwan) bestritten. China selbst hat seine Hoheitsansprüche im Südchinesischen Meer offiziell erstmals im Jahr 1947 durch die damalige Kuomintang-Regierung mit einer sogenannten „Elf-Strich-Linie“ kartografisch festgehalten. Darauf beruht auch die inzwischen vereinfacht mit einer „Neun-Strich-Linie“ vorgenommene Markierung, die die VR China im Jahr 2009 zur offiziellen Dokumentation ihrer Territorialansprüche als Karte bei den Vereinten Nationen eingereicht hat. Auch die übrigen Anrainer haben ihre Ansprüche vor Inkrafttreten des neuen Seerechts mit historischen Fakten, dem Verweis auf Gewohnheitsrecht und dem Argument, dass die fraglichen unbewohnten Erhebungen als terra nullius, als zu keinem Hoheitsgebiet gehörend anzusehen seien, begründet.

### **Die Macht des Faktischen**

Alle Konfliktparteien sind schon seit Langem bemüht, ihre Territorialansprüche im Südchinesischen Meer nicht nur mit juristischen Argumenten, sondern auch durch die Schaffung von Tatsachen durchzusetzen. Fakten werden dabei mit und ohne Waffen geschaffen. Dazu gehört die dauerhafte oder nur symbolische Besetzung von kleinen Inseln und Felsen (einschließlich dem Hissen der Nationalflagge), die Errichtung von temporären, teilweise auch dauerhaften Strukturen wie Messstationen, Radaranlagen, Unterkünften für militärisches und ziviles Personal, Bau von Tiefseehäfen, aber auch unterschiedlich ausgedehnte Flugpisten für Transport-, Militär- und inzwischen auch Passagiermaschinen. Dabei kommt es immer wieder auch zu bewaffneten Konflikten. 1974 hatte die VR China die vom damaligen Südvietnam kontrollierte Paracel-Gruppe mit bewaffneter Gewalt übernommen und übt seitdem dort die vollständige Kontrolle aus. Das wiedervereinigte Vietnam hat allerdings seinerseits nie den hoheitlichen Anspruch auf die gesamte





Mischief Riff in der Spratly-Gruppe. Chinesische Spezialschiffe saugen Sand vom Meeresgrund ab und spülen ihn auf das Korallenriff auf. Quelle: Christian Science Monitor 6.8. 2016 (US Navy Mai 2015)

Paracel-Gruppe aufgegeben. Bei militärischen Auseinandersetzungen mit der chinesischen Marine kamen 1988 in Bereich der Spratly-Gruppe über 80 Vietnamesen ums Leben. Die Spratlys werden von der VR China und Vietnam jeweils vollständig, von den Philippinen, Malaysia und Brunei nur teilweise beansprucht. Mit Ausnahme Bruneis unterhalten alle übrigen Staaten hier auch Stützpunkte, meist mit nur temporärer Präsenz militärischen Personals. Im April 2012 kam es um das von den Philippinen und der VR China beanspruchte Scarborough Riff (chinesisch Huangyan) vor der Nordwestküste der Philippinen zu einer militärischen Eskalation, bei der sich die VR China durchsetzen konnte. Seitdem steht das gesamte Atoll unter chinesischer Kontrolle. Schon 1995 hatte China das ebenfalls von den Philippinen beanspruchte Mischief Reef, westlich der philippinischen Insel Palawan gelegen, militärisch besetzt und betreibt dort seitdem den Aufbau von militärischen Einrichtungen sowie von Anlagen für die Fisch- und Krabbenzucht.

An diesem Beispiel zeigt sich auch eine neue Qualität der faktischen Inbesitznahme von Felsen, Riffen und Sandbänken durch die VR China im Süd-



Fiery Cross Riff in der Spratly-Gruppe. Umfangreiche Aufschüttungen haben den Bau des „südlichsten Flughafens Chinas“ ermöglicht. Quelle: Google Earth/Digital Globe

chinesischen Meer. Der Auf- und Ausbau umfangreicher Infrastrukturen wäre nicht möglich, wenn die temporär überfluteten Erhebungen nicht durch Sandaufschüttungen und Betonkonstruktionen erweitert und dauerhaft über den Meeresspiegel angehoben würden. Bisher handelt es sich um insgesamt sieben Kleinstinseln, Sandbänke oder Riffe, die auf diese Weise „aufbereitet“ wurden. China setzt dazu zahlreiche Spezialschiffe ein, die Sand vom Meeresgrund absaugen und auf bestehende Erhebungen aufspülen. Auf dem chinesisch kontrollierten Fiery Cross Riff (chin. Yongshu Jiao), zentral in der Spratly-Gruppe gelegen, wurde nach entsprechenden Aufschüttungen eine 3000 m lange Start- und Landepiste angelegt (derzeit die längste Flugpiste im Südchinesischen Meer), die auch von größeren Passagierflugzeugen genutzt wer-



Im Rahmen eines demonstrativen Testflugs landeten am 6.1. 2016 zwei aus Haikou (Hainan) kommende chinesische Passagierflugzeuge auf Fiery Cross Riff. Quelle: The Japan Times, 15.1. 2016 (Xinhua News Agency)

den kann. Mit einem spektakulären Testflug von zwei Passagiermaschinen wurden nicht nur die neu geschaffenen infrastrukturellen Möglichkeiten, sondern auch die chinesischen Territorialansprüche nachdrücklich demonstriert. Die am 6.1. 2016 auf Fiery Cross gelandeten Maschinen waren in der über 1200 km weiter nördlich gelegenen chinesischen Provinzhauptstadt Haikou (Hainan) gestartet und kehrten am selben Tag wieder zurück. Seitdem ist in China von „unserem südlichsten Flughafen“ die Rede. Auch wenn die von China künstlich geschaffenen Erhebungen in der Spratly-Gruppe im seerechtlichen Sinn keine Inseln sind und keine Territorialansprüche legitimieren können, besteht bei den übrigen Anrainern, nicht zuletzt aber auch bei den USA, die Befürchtung, dass sie auch militärisch genutzt werden könnten.

### **Den Tiger reizen – die Philippinen klagen vor dem Ständigen Schiedshof**

Anfang 2014 haben die Philippinen trotz scharfer chinesischer Warnungen im Territorialstreit mit der VR China den Ständigen Schiedshof in Den Haag an-

gerufen. Aus chinesischer Sicht war der juristische Schritt der Philippinen eine Provokation und wurde als unfreundlicher Akt gewertet. Die Einrichtung des Schiedshofs geht auf die Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907 zurück, er soll die Lösung internationaler Streitfälle erleichtern, gerichtliche Entscheidungskompetenz hat er aber nicht. In seerechtlichen Fragen ist das 1994 in Kraft getretene Internationale Seerechtsabkommen (UNCLOS) die juristische Grundlage. Die VR China hat von vornherein die Kooperation in dem Schiedsverfahren verweigert und angekündigt, unabhängig vom Ausgang keinen Schiedsspruch zu akzeptieren. Die Aufnahme bilateraler Verhandlungen mit den Philippinen, von der VR China immer gefordert, wurde von einer Rücknahme der Klage abhängig gemacht. Dazu waren aber weder der bei Klageeinreichung amtierende philippinische Präsident Aquino noch sein kürzlich gewählter Nachfolger Duterte bereit.

Die Philippinen halten den chinesischen Hoheitsanspruch, wie er durch die „Neun-Strich-Linie“ definiert wird, für nicht mit geltendem Seerecht vereinbar. Geklärt werden sollte darüber hinaus der Status zahlreicher Felsen, Riffe und Sandbänke, die aus philippinischer Sicht keine Inseln im seerechtlichen Sinn sind und – so weit es sich um periodisch überflutete Erhebungen handelt – ohnehin nicht die Ableitung hoheitlicher Ansprüche erlauben. Weiterhin wurde der VR China seitens der Philippinen die Verletzung von Hoheitsrechten vorgeworfen. Konkret ging es dabei um die Atolle Scarborough Shoal, westlich der Nordküste Luzons, sowie Second Thomas Shoal, nördlich der philippinischen Insel Palawan gelegen. Die Vorwürfe bezogen sich auf illegale Fischerei, Anwendung von Gewalt gegenüber philippinischen Fischern, unzulässige Aufschüttungen, Errichtung baulicher Strukturen sowie Umweltschäden durch die Zerstörung von Korallen. Beide Atolle sind als Fischfanggründe von erheblicher Bedeutung und werden seit 1995 sowohl von der VR China als auch von Taiwan beansprucht.

Nachdem die philippinische Klage im September 2015 angenommen worden war, erging im Juli 2016 der Schiedsspruch, der für viele Beobachter überraschend eindeutig ausfiel: Festgestellt wurde vom Schiedshof, dass die chinesischen Territorialansprüche tatsächlich nicht mit dem internationalen See-

recht (UNCLOS) vereinbar sind. Weiterhin werden die Riffe und Sandbänke der Spratly-Gruppe weder als Inseln noch als unbewohnte, zum chinesischen Territorium zählende Felsen anerkannt. Die Erhebungen der Spratly-Gruppe können deswegen auch nicht zur Begründung von Souveränitätsrechten herangezogen werden. Ausdrücklich gilt das auch für die von der VR China bereits auf mehreren Riffen und Sandbänken vorgenommenen künstlichen Aufschüttungen, die zum Ziel haben, dauerhaft über dem Meeresspiegel liegende Erhebungen zu schaffen. Schließlich hat der Schiedshof festgestellt, dass das Fischen chinesischer Boote in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Philippinen illegal ist. Dem Schiedsspruch wird über den konkreten Fall hinaus weltweit grundsätzliche Bedeutung für vergleichbare Territorialkonflikte zukommen.

Wie aber soll es nun weitergehen? Von chinesischer Seite wurde der Haager Schiedsspruch umgehend als irrelevant und für „null und nichtig“ erklärt. Die Philippinen wiederum verfügen letztlich über keinerlei Handhabe, ihre Ansprüche und Interessen gegen den Willen der mächtigen VR China durchzusetzen. Natürlich war das allen Beteiligten schon vor Anrufung des Schiedshofes klar. Deswegen dürfte die Einschätzung wohl zutreffen, dass das Schiedsverfahren für die Philippinen vor allem den Zweck hatte, den Konflikt zu internationalisieren und sich insbesondere der Unterstützung durch die verbündeten USA zu versichern. Umgekehrt liegt es aber gerade in chinesischem Interesse, den geopolitischen Rivalen USA möglichst aus der Region herauszuhalten. Aus dieser politischen Sackgasse scheint es derzeit kaum einen Ausweg zu geben. Mit dem im Juni 2016 gewählten neuen Präsidenten der Philippinen Rodrigo Duterte könnte sich aber eine außenpolitische Wende abzeichnen. Hinter Dutertes bisher als unberechenbar wahrgenommener populistisch-provokanter Rhetorik zeichnet sich zunehmend ein ernsthaftes Bestreben der philippinischen Politik ab, gegenüber den USA, der früheren Kolonialmacht des Landes, auf größere politische Distanz zu gehen. Gemeinsame Patrouillen und Manöver mit der US-Marine im Südchinesischen Meer wurden ebenso abgesagt wie alle in den nächsten Jahren geplanten gemeinsamen Militärübungen. Auch auf die Unterstützung durch US-Spezialkräfte im Kampf gegen

muslimische Rebellen im Süden will man künftig verzichten. Ob diese Absetzbewegung gegenüber dem weltpolitischen Rivalen der VR China zu größerem Entgegenkommen im Territorialstreit führen wird, bleibt abzuwarten. Immerhin melden philippinische Medien bereits als ersten Erfolg, China habe seine Ausbaupläne auf dem umstrittenen Scarborough-Riff vorerst zurückgestellt. Möglicherweise öffnet sich mit dem jüngsten Besuch des philippinischen Präsidenten Duterte in Peking nun doch noch die Tür für Verhandlungen auf bilateraler Basis, was von der VR China ja immer angestrebt wurde.

### **Die weltpolitische Dimension des Territorialstreits**

Ohne Zweifel sind wirtschaftliche Interessen wichtige Gründe für die territorialen Auseinandersetzungen im Südchinesischen Meer. Hier befinden sich wichtige Fischfanggründe, die dort getätigten Fänge machen derzeit rund zwölf Prozent des weltweiten Fischfangs aus. Allerdings gilt das Südchinesische Meer bereits als überfischt. Dies ist auch ein wichtiger Grund, warum es immer wieder zu Zwischenfällen mit Fischern kommt, die widerrechtlich in die Wirtschaftszonen anderer Staaten eindringen. Vermutet werden weiterhin submarine Ölvorkommen im Umfang von geschätzt 213 Mrd. Barrel (ca. 30 Milliarden Tonnen) sowie noch weit bedeutsamere Vorkommen an Erdgas. Solche Schätzungen sind mangels umfangreicherer Explorationen jedoch höchst unsicher. Tiefseebohrungen sind technisch anspruchsvoll sowie politisch und finanziell riskant. Gleichwohl ist es vor dem Hintergrund des vorhandenen ökonomischen Potenzials nachvollziehbar, dass sich alle Anrainer Zugriff auf einen möglichst großen Anteil an den Ressourcen des Südchinesischen Meeres verschaffen wollen.

Die Region ist aber noch aus weiteren Gründen bedeutsam. Rund ein Drittel des Welthandels wird über Schiffsrouten abgewickelt, die durch das Südchinesische Meer verlaufen. Von der ungestörten Abwicklung des Schiffsverkehrs über diese Routen, bedeutsam ist hier vor allem der strategisch wichtige Öltransport, sind insbesondere die VR China, aber auch Japan und Südkorea stark abhängig. Aus chinesischer Sicht wird diese Abhängigkeit auch deshalb als besonders bedrohlich empfunden, weil eine Unterbrechung der fraglichen

Schiffahrtsrouten im Fall einer Konfrontation mit dem weltpolitischen Rivalen USA als politisches und militärisches Druckmittel eingesetzt werden könnte. Zwar wird von chinesischer Seite nicht die Freiheit der Schifffahrt in dieser Meeresregion infrage gestellt, man ist aber bestrebt, eine recht weitgehende, auch militärisch abgestützte Kontrolle auszuüben. Dies dürfte, neben der innenpolitisch motivierten Pflege nationalistischer Stimmungen, ein wichtiger Grund sein, warum die VR China ihre räumlich weit ausgreifenden territorialen Ansprüche mit solchem Nachdruck verfolgt und in der umstrittenen Meeresregion inzwischen zahlreiche, auch militärisch nutzbare Installationen errichtet hat. Zugleich ist diese territoriale Machtdemonstration aber auch ein Mittel, die eigenen politischen Ambitionen gegenüber den USA zu demonstrieren, die in Südkorea, in Japan (Okinawa), (noch) auf den Philippinen, im Norden Australiens und im Pazifik (Guam) auch militärisch präsent sind.

Um die Abhängigkeit von den Schiffsverbindungen durch das Südchinesische Meer und die strategisch bedeutsame Meerenge von Malakka<sup>4</sup> zu reduzieren, unternimmt die VR China umfangreiche Anstrengungen zur Entwicklung alternativer Transportrouten. Die schon existierenden Bahnverbindungen mit Westeuropa, so eine der jüngsten Absichtserklärungen der chinesischen Regierung, sollen erheblich erweitert und ausgebaut werden. In Myanmar existiert bereits eine Öl- und Gaspipeline, die den burmesischen Hafen Kyaukphyu am Golf von Bengalen mit der südwestchinesischen Provinz Yunnan verbindet. Teil des Projekts ist ferner der Ausbau der Bahnverbindung von China bis Yangon, dem wirtschaftlichen Zentrum und bedeutendsten Hafen Myanmars. In Pakistan ist der Bau einer Straßenverbindung über den Himalaya, durch den pakistanisch kontrollierten Teil Kaschmirs bis zum Hafen Gwadar am Arabischen Meer geplant. Bahn- und Straßenprojekte werden auch in Thailand und Laos verfolgt, mit denen der Waren- und Personenverkehr

4 Die wirtschaftliche und militärische Bedeutung der Meerenge von Malakka, zwischen der zu Malaysia gehörenden malaiischen Halbinsel und der indonesischen Insel Sumatra gelegen, ergibt sich aus ihrer enormen Bedeutung als Seeweg zwischen Ost- und Südostasien, Südasiens, dem Nahen Osten und Europa sowie dem damit verbundenen Frachtaufkommen. Im Konfliktfall könnte diese Meerenge relativ leicht gesperrt werden. Ausweichrouten sind erheblich länger und damit zeit- und kostenintensiver, durch zahlreiche Riffe und Untiefen sind sie zudem schwieriger zu befahren. Hinzu kommt, dass diese Ausweichrouten, z.B. entlang der Westküste Sumatras und dann zwischen den Inseln Sumatra und Java hindurch, für die sehr großen Öltanker nicht passierbar sind.

von und nach dem festländischen Südostasien erheblich ausgebaut werden soll. Schließlich soll von Kunming (Yünnan) eine Schnellzugverbindung für den Personen- und Gütertransport bis nach Singapur entstehen. Pläne, an der schmalsten Stelle der malaiischen Halbinsel (Isthmus von Kra) einen Schifffahrtskanal zu bauen, wurden von China wiederholt erwogen, aber aufgrund starker politischer Widerstände (v.a. in Thailand und Singapur), hoher Kosten und erheblicher Umweltrisiken bisher nicht weiterverfolgt. Die bereits bestehenden, im Bau befindlichen oder geplanten Alternativrouten können die Abhängigkeit der VR China vom Schiffsverkehr durch die Straße von Malakka und das Südchinesische Meer zwar reduzieren, rein mengenmäßig können sie diese Abhängigkeit aber kurz- und mittelfristig nicht aufheben. Südostasien ist zum Schauplatz zunehmender geopolitischer Rivalität zwischen der VR China und den USA geworden. Räumlich betrifft das derzeit vor allem das Südchinesische Meer. Auf absehbare Zeit wird sich daran kaum etwas ändern – mit riskanten Konsequenzen für alle anderen Staaten in der Region.

Ein wichtiger Grund für diese wachsende Rivalität ist darin zu sehen, dass die Stellung der USA als hegemoniale Weltmacht, in der Zeit der Blockkonfrontation für den politischen „Westen“, dann nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion für einen kurzen historischen Moment für die gesamte Welt, ins Wanken geraten ist. Der Politikwissenschaftler und Entwicklungsforscher Ulrich Menzel sieht bereits eine neue Unregierbarkeit der Welt, die sich als Folge einer Erosion der von den USA Anfang der 1990er-Jahre verkündeten „neuen Weltordnung“ ergeben habe. Für diese Entwicklung sind mehrere Faktoren verantwortlich: die gemessen an den ursprünglichen Zielen gescheiterten Militärinterventionen in Afghanistan und Irak, die von der Weltwirtschaftskrise 2008 ausgelöst und noch immer spürbaren wirtschaftlichen und politischen Erschütterungen, die ökonomische Gewichtsverlagerung zugunsten einiger Schwellenländer, vor allem aber der rasante und offenbar unaufhaltsame ökonomische und politische Aufstieg der VR China, das damit zum Konkurrenten der USA um die Position des Welthegemons wird. Die USA haben darauf bereits mit einer Neuorientierung ihrer Außenpolitik reagiert. Kernstück ist die politische, ökonomische sowie militärische Gewichtsverlagerung nach



Ost- und Südostasien („Pivot to East Asia“). Aber auch wenn die USA auf absehbare Zeit weltweit mit Abstand die größte Wirtschafts- und Militärmacht bleiben werden und es auch im Erfolgsfall noch Jahrzehnte dauern wird, bis die VR China diesen Abstand substanziell verringert oder gar aufgeholt haben wird, ist die politische Ordnung der Welt labiler geworden. Damit haben sich neue Machtoptionen, aber auch geostrategische Risiken ergeben, die im Südchinesischen Meer bereits zu einer gefährlichen Konflikteskalation geführt haben.

Dem ersten sambischen Präsidenten Kenneth Kaunda wird der Ausspruch zugeschrieben ‚Wenn Elefanten kämpfen, leidet das Gras‘. Diese Formulierung beschreibt die Situation im Südchinesischen Meer und in Südostasien sowie die sicherheitspolitischen Risiken für die kleineren Staaten in der Region recht anschaulich. Die wachsenden Machtambitionen der VR China sowie die neue amerikanische Regionalstrategie „Pivot to East Asia“ bergen die Gefahr, dass die Region noch mehr als ohnehin schon zur Arena der Hegemonialkonkurrenz der beiden Großmächte wird. Kurzfristig mag die Gefahr einer kriegerischen Auseinandersetzung zwischen der VR China und den USA gering sein, mittel- und langfristig baut sich hier allerdings ein gefährliches Konfliktpotenzial auf.

#### **Literatur**

- Flüchter, W. (2013): Territorialisierung der Meere um Japan im Zeichen von Grenzstreitigkeiten und Nationalismus. In: Geographische Rundschau, 3, 20-27.
- Harvey, D. (2005): Der neue Imperialismus. Hamburg. [engl. Original 2003]
- Kraas, F. (2015): Konflikte und Konfliktpotenziale in Südostasien. In: Stadelbauer, J. (Hrsg.): Politische Räume. Hallbergmoos, 275-283. (Handbuch des Geographie-Unterrichts, Band 7).
- Menzel, U. (2015): Die Ordnung der Welt. Imperium und Hegemonie in der Hierarchie der Staatenwelt. Berlin
- Morris, I. (2011): Wer regiert die Welt? Warum Zivilisationen herrschen oder beherrscht werden. Frankfurt am Main/New York
- Vorlaufer, K. (2009): Südostasien. Geographie-Geschichte-Wirtschaft-Politik. Darmstadt. (WGB Länderkunden).