

Südchinesisches Meer muß freibleiben – auch mit Hilfe Deutschlands

Von Peter Helmes

China, bzw. die chinesischen Truppen, versuchen immer wieder, den Westen zu provozieren. Dabei machen sie mitnichten Halt vor dem internationalen Seerecht und eindeutigen Verträgen – wie die aktuellen Ereignisse erneut bewiesen:

Der chinesische Zerstörer "Jiaozuo", begleitet vom Flottenversorger "Honghu", passierte vor einigen Tagen die enge Wasserstraße in der Ostsee Richtung Osten mit dem Ziel Sankt Petersburg. Dort feierten die russischen Seestreitkräfte im vergangenen August den „Tag der Marine“, einen wichtigen russischen Nationalfeiertag, an dem auch die chinesische (und die indische) Marine teilnahmen. Wladimir Putin nutzte die Waffenschau als Machtdemonstration gegenüber dem Westen.

Die Fahrt der chinesischen Militärschiffe entlang den deutschen Küsten, die von der Bundespolizei aufmerksam beobachtet wurde, zeigt vor allem eines: Die Meere und Küsten sind längst Schauplatz globaler Machtkonflikte – und Deutschland ist mittendrin.

Denn die Chinesen sind nicht die Einzigen, die Militärdiplomatie auf der anderen Seite des Globus betreiben. Bundesverteidigungsminister Boris Pistorius (SPD) schickte im Zuge der Marinemission „*Indo-Pacific Deployment 2024*“ zwei deutsche Kriegsschiffe einmal um die Welt. Die Fregatte "Baden-Württemberg" und der Einsatzgruppenversorger "Frankfurt am Main" starteten ihre Tour in den Pazifik im Mai in Wilhelmshaven und nehmen dieser Tage an der multinationalen Marineübung "Rimpac" nahe Hawaii teil, die von der US-Navy durchgeführt wird. Danach geht es für die deutschen Besatzungen weiter, zum eigentlichen Teil der Reise: einer Durchfahrt des Südchinesischen Meeres.

Die Mission ist nicht ohne Risiko. Auch wenn es ausdrücklich kein scharfer Einsatz deutscher Kriegsschiffe, sondern als „Präsenzfahrt“ ausgedeutet ist, geht Deutschland damit auf Konfrontation mit der größten Seemacht der Welt: China.

Die chinesische Führung betrachtet das Südchinesische Meer als ihren Hinterhof. Schon 2021 schickte Deutschland eine Fregatte durch das wirtschaftlich und politisch bedeutsame Gewässer – sehr zum Ärger der chinesischen Regierung.

Daß Peking sich von der deutschen Militärdiplomatie provoziert fühlen könnte, ist dabei kein Ausrutscher, sondern Sinn der ganzen Unternehmung. Denn die vermeintliche Provokation durch deutsche Kriegsschiffe ist in Wahrheit gar keine: So wie China das Recht genießt, durch den Fehmarnbelt zu gondeln, dürfen deutsche Schiffe durch das Südchinesische Meer schippern.

Die freie Schifffahrt wird geregelt durch das UN-Seerechtsabkommen von 1982 (Unclos), das vom damaligen China unterzeichnet wurde, aber vom heutigen China regelmäßig verletzt wird. Die deutsche Fahrt durch den vermeintlichen chinesischen Hinterhof dient also dazu, den Chinesen klarzumachen, auch Deutschland achte künftig darauf, daß das Seerecht eingehalten wird.

Eine andere Frage ist, ob sich die leninistische Diktatur unter Machthaber Xi Jinping von der deutschen Flagge vor ihren Küsten beeindruckt läßt. China hat auf dem Weg zur

Vorherrschaft in einer der wichtigsten maritimen Regionen der Welt längst Fakten geschaffen: Peking errichtet seit Jahren militärische Vorposten im Meer, besetzt unbewohnte Riffe und Atolle, baut seine Seestreitkräfte massiv aus. Die Anrainerstaaten – die Philippinen, Indonesien, Malaysia, Brunei, Singapur, Vietnam, Taiwan – fühlen sich durch das aggressive Auftreten der chinesischen Supermacht bedroht, aber haben auch untereinander ungelöste Gebietsstreitigkeiten.

Xi Jinping festigt seine Macht

Immer wieder kommt es zu gewaltsamen Vorfällen mit Fischerbooten. Chinas Küstenwache macht dabei regelmäßig Jagd auf Fischerboote anderer Nationen, rammt sie oder drängt sie gefährlich ab. Das Regime in Peking begründet seinen Griff nach der Macht historisch und auf Basis von Seekarten, die fast das gesamte Südchinesische Meer als chinesische Einflusszone ausflaggen. Auch hier in eklatantem Verstoß gegen internationales Seerecht.

Das Risiko einer militärischen Eskalation im Südchinesischen Meer ist also hoch. Für die kleineren Anrainerstaaten geht es um Meeresressourcen, Fangrechte, sichere Seewege und die Kontrolle über ein Gebiet, in dem ein Drittel des weltweiten Seehandels abgewickelt wird. Für die Supermächte China und USA, die das Gewässer längst zu einem Schauplatz ihrer globalen Rivalität gemacht haben, geht es um mehr: die Zukunft der regelbasierten internationalen Ordnung und das globale Gleichgewicht der Mächte.

Um die chinesischen Machtansprüche zu kontern und die ultimative Eskalation in der Region zu verhindern – einen Angriff der Chinesen auf Taiwan – haben auch die USA ihre Militärpräsenz immer weiter verstärkt. Die künftige US-Regierung, ob unter Führung von Trump oder Harris, wird ihren Schwerpunkt noch stärker auf den Machtkampf in Ostasien verlegen.

Bei dieser explosiven Gesamtlage drängt sich die Frage auf, ob es klug ist, daß künftig auch die Bundeswehr dort mitmisch. Ausgerechnet in einer Region, in der Deutschland historisch nichts zu melden hat, und mit einer Marine, die viele Jahre kaputtgespart wurde. Die Bundesregierung hat die Frage bereits vor vier Jahren bejaht:

In den "*Leitlinien zum Indo-Pazifik*" von 2020 hat Deutschland seine Interessen an der Region formuliert: Es geht um offene Seewege und Freihandel, die regelbasierte internationale Ordnung und um Stabilität in einem geopolitischen Großraum mit vier Nuklearmächten (China, Indien, Pakistan, Nordkorea).

Donald Trump: Was würde eine zweite Amtszeit für den Konflikt bedeuten?

Was damals noch theoretisch formuliert und von den westlichen Verbündeten belächelt wurde, wird jetzt Wirklichkeit. Verteidigungsminister Pistorius will keine Zeit verlieren und warnt, daß sich Deutschland eine "Vernachlässigung dieser Region nicht erlauben" könne. Die instabile Weltlage gibt ihm recht: Der Krieg in der Ukraine zeigt, wie sehr Europa auch von Partnern in anderen Weltregionen abhängig ist, sei es bei UN-Abstimmungen, Waffenlieferungen oder Sanktionen gegen Russland. In Berlin und anderen europäischen Hauptstädten reift die Erkenntnis, daß Europa für seine Verbündeten einstehen muß, wenn diese bedroht sind.

Auch China scheint mittlerweile immerhin zu akzeptieren, daß Deutschland Interessen in der Region hat. Was nicht bedeutet, daß die "Präsenzfahrt" in Peking mit Begeisterung aufgenommen werden wird.

Der eigentliche Knackpunkt wird jedoch ein anderer sein: Werden die deutschen Kriegsschiffe auch durch die Formosastraße fahren, besser bekannt als die Taiwanstraße? Aus chinesischer Sicht wäre es wohl ein größerer diplomatischer Eklat, obwohl das internationale Seerecht die Durchfahrt erlaubt.

Die Bundesregierung hält sich diesbezüglich noch bedeckt, zumindest nach außen hin. Gut möglich, daß sich Verteidigungsminister Pistorius bereits entschieden hat, aber die Entscheidung erst kurz vorher verkünden wird, um China kaum Reaktionszeit zu lassen.

Politisch gesehen bleiben Pistorius und der Bundesregierung eigentlich nur eine Option: auf die Fahrt durch die 180 Kilometer breite Wasserstraße zu pochen. Alles andere würde China vermutlich als Unterwerfungsgeste auffassen, also das exakte Gegenteil dessen, was man als Kernziel der Pazifik-Mission formuliert hatte: das Eintreten für die freie Schifffahrt und die Aufrechterhaltung einer regelbasierten Ordnung. Denn eine Mission, die sich für freie Seewege einsetzt, aber sich nicht traut, sie zu befahren, hätte man dann vielleicht auch sein lassen können.

1.10.2024