

Freedom of navigation operations

FONOPS – Europäische und deutsche Perspektiven

Kai Peter Schönfeld



Die chinesische Fregatte „Hengshui“ und der US-Zerstörer USS „Stockdale“

Foto: US Navy

„This is China Navy warship calling you on channel 16. You are approaching Chinese territory. Alter your course immediately and keep clear of Chinese territorial waters.“

Dem Kommandanten eines Kriegsschiffes mit den schwarz-rot-goldenen Farben im Mast dürften solcherlei Drohgebärden von Seiten der chinesischen Marine in den vergangenen Jahrzehnten über sein VHF-Funkgerät nicht zu Ohren gekommen sein. Der operative Fokus und die geographische Dislozierung der Deutschen Marine liegen bekanntlich nicht in Fernost. Die Berührungspunkte mit der chinesischen Marine sind noch recht rar gesät, obgleich chinesische Marineeinheiten unlängst ihre Aktivitäten auf allen Weltmeeren steigerten und mittlerweile immer häufiger auch in der Golfregion, am Horn von Afrika, im Mittelmeer und im Atlantik, also in den traditionellen Operationsgebieten der Deutschen Marine, anzutreffen sind. Eine Annäherung an chinesische Territorialgewässer oder militärische Sperrgebiete bleibt aktuell schlechterdings undenkbar für ein deutsches Kriegsschiff, lässt man den wichtigen maritimen Außenposten Chinas im ostafrikanischen Wüstenkleinstaat Dschibuti einmal außer Acht. An macht- und ordnungspolitischen Disputen mit der Volksrepublik China nimmt die Deutsche Marine nicht teil.

Wenn auch die Deutsche Marine selbst aktuell nicht mit Schiffen oder Booten im Indopazifik vertreten ist, so gibt es sie den-

noch, die deutschen Offiziere und Strategen, die sich in der jüngsten Vergangenheit mit chinesischen Hegemonialansprüchen und Drohgebärden im maritimen Kontext thematisch auseinanderzusetzen hatten. Auf den Fluren des Bendlerblocks, in den Abteilungen Politik (POL) sowie Strategie und Einsatz (SE), im Auswärtigen Amt, in den deutschen Militärattachéstäben nicht nur Pekings, Hanoi oder Manilas, sondern auch in Paris, Washington, London und Canberra, und nicht zuletzt im Dunstkreis von NATO und EU dürften die Stichworte Chinesisches Meer, chinesische Marine und sogenannte Freedom of navigation operations (FONOPS) längst gefallen sein. Verteidigungsministerin Dr. Ursula von der Leyen dürfte im vergangenen Juni während ihres Besuches in Singapur anlässlich des Shangri-La-Dialogs den Ausführungen ihrer französischen Kollegin Florence Parly über eben jenes Thema mit Interesse gelauscht haben. Und vielleicht hat sogar der ein oder andere Offizier im Rostocker Marinekommando oder in den Stäben der Einsatzflottillen sein Fernglas weiter gen Osten gerichtet, als bis nach Dschibuti und zu den Seychellen.

Doch widmen wir uns der Reihe nach und systematisch dem in der deutschen Diskussion bislang kaum beachteten Thema der FONOPS. Worum geht es genau und was können europäische und genuin deutsche Interessen in diesem Zusammenhang sein? Das Chinesische Meer, ein an Ressourcen und Fischgründen reiches Randmeer des

Pazifischen Ozeans und wichtiger Handelsweg für Waren, die weltweit auf dem Seeweg transportiert werden, ist seit jeher ein maritimer Raum, in dem Interessen verschiedener Akteure harsch aufeinandertreffen. Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der darauf folgenden Dekolonisierungskriege streiten sich die Volksrepublik China, Taiwan, die Philippinen, Brunei, Malaysia, Indonesien, Vietnam und im Norden Japan um Territorialansprüche und die Vormachtstellung in diesem Seegebiet. Immer wieder entluden sich die politischen Spannungen in den vergangenen Jahrzehnten in begrenzten Militärationen, wie beispielsweise die blutigen Gefechte 1988 zwischen China und Vietnam um das Johnson Riff oder der chinesisch-philippinische Konflikt in den 1990er-Jahren belegen. Die Anrainerstaaten, vor allem aber Vietnam und China, halten heutzutage eine ganze Reihe von Inseln, Riffen und Felsen im Chinesischen Meer militärisch besetzt. Sie lancieren Besiedlungsprogramme und bauen diese Riffe und Sandbänke unter enormem Aufwand zu Militärliegenschaften aus. Einen gewissen Bekanntheitsgrad haben die Paracel- und Spratly-Inseln erlangt, die China mit besonderem Ehrgeiz befestigt. Erst im vergangenen Mai hatte CNBC unter Berufung auf US-Geheimdienstinformationen berichtet, China habe auf den Riffen Mischief, Subi und Fiery Cross Boden-Luft- und Antischiff-Flugkörper stationiert. Radaranlagen, Störsender, Landebahnen, Pieranlagen,

Leuchttürme und Betongebäude hatte China bereits in den Vorjahren dort errichtet. Nähern sich Kriegsschiffe fremder Nationalität diesen Riffen, so werden sie von chinesischen Fregatten und Zerstörern mit der eingangs zitierten unmissverständlichen Ansage über den VHF-Kanal 16 begrüßt und während der Navigation durch das umliegende Seegebiet eng begleitet.

Dabei ist der seerechtliche Status dieser kontestierten Gebiete nicht klar. De jure handelt es sich nach dem Seerechtsübereinkommen (SRÜ) der Vereinten Nationen von 1982 nicht um Inseln im eigentlichen Sinne, aus denen sich die Zugehörigkeit zu einem Staat oder die Definition von Territorialgewässern, Küstenmeeren oder Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) ableiten ließen. Das SRÜ spricht in seinem Artikel 13 von trockenfallenden Erhebungen. Das umliegende Seegebiet ist damit als Hohe See zu betrachten. In einem Schiedsspruch des Ständigen Schiedshofes in Den Haag aus dem Jahre 2016 wurde überdies festgehalten, dass ein Teil der von China besetzten Spratly-Inseln in der AWZ der Philippinen situiert sei, wonach also lediglich die Philippinen dort Vorrechte auf Fischerei und Ressourcenförderung geltend machen könnten. Die Behinderung des freien Seeverkehrs durch die chinesische Marine bewerteten die Schiedsmänner als illegitim und ohne rechtliche Basis. Es verwundert nicht, dass Peking diesen Schiedsspruch umgehend für nicht bindend erklärt hat. In den diplomatischen und juristischen Schlagabtauschen beharrt die chinesische Regierung ihrerseits auf die sogenannte Nine-dash-line, eine neun Strichlinien umfassende Grenzziehung, die die Spratly-Inseln in chinesisches Territorium mit einfasst. Historisch-rechtliche Basis für die Nine-dash-line-Argumentation bildet eine Seekarte aus dem Jahre 1947, die vertragsrechtlich Bezug auf die Konferenzen von Kairo 1943 und Potsdam 1945 nimmt. Aktuell bereitet China außerdem die feste Verankerung der Nine-dash-line in seine nationale Gesetzgebung vor.

Der internationalen seerechtlichen Lage zum Trotz hat China in den vergangenen Jahren somit ein Maßnahmenpaket geschnürt, welches seinen territorialen Besitzansprüchen im Chinesischen Meer auf der diplomatischen, völkerrechtlichen und nicht zuletzt auch militärischen Ebene Ausdruck verleihen und Legitimation stiften soll: Es hält Riffe und Felsen militärisch besetzt, baut diese mit einer Armada von Baggerschiffen und massiven Landaufschüttungen aus, errichtet dort zivile und militärische Infrastruktur, siedelt Soldaten, Arbeiter und Fischer an, verteidigt eine 12-Meilen-Zone um die Riffe herum mit Kriegsschiffen, definiert vor Ort

über den VHF-Funk Sperrzonen und militärische Übungsgebiete, übt dort Flugbetrieb aus, verlangt von Drittstaaten eine Anmeldung im Vorfeld einer Passage und forciert zumindest unilateral die völkerrechtliche Einverleibung. De facto verhält sich China damit bereits jetzt so, als handele es sich hier um chinesische Territorialgewässer, obschon das chinesische Festland über 560 sm entfernt liegt. Es baut mithin ein Spannungsverhältnis zwischen dem Status quo des Völkervertragsrechts (SRÜ) und dem Völkergewohnheitsrecht mit seinem Konzept der allgemeinen Übung (Consuetudo) auf. Übt China lange genug gewohnheitsmäßig Souveränitätsrechte aus, bei gleichzeitiger Behinderung der freien Durchfahrt von Schiffen anderer Nationen, so ergebe sich nach chinesischer

Lesart ein weiteres gewichtiges Argument für die endgültige Ausweitung seines Seegebiets. In einer unsicheren Gemengelage ist es Pekings Ziel, mit einer Politik der Stärke klare Fakten zu schaffen. Die Anrainerstaaten haben dem bislang nicht viel mehr entgegenzusetzen, als das Absetzen diplomatischer Noten. Militärisch, demographisch und ökonomisch weit unterlegen, beugen sie sich unweigerlich dem Druck Pekings. Multilaterale Mechanismen, allen voran die ASEAN, sind in ihrem Inneren aufgrund fehlenden Konsenses blockiert und weitestgehend handlungsunfähig.

Genau hier setzten nun FONOPS an. Wie der Name bereits nahelegt, handelt es sich um militärische Operationen, vornehmlich in See, aber auch im Luftraum, deren Ziel die Demonstration der Freiheit der Mee-



Foto: Cindy Luu/Marine Nationale/Défense

Die deutsche Fregatte „Augsburg“ eskortiert den französischen Flugzeugträger „Charles de Gaulle“ am 9. März 2016 im Rahmen der Mission Arromanches 2

re und der freien Schiff- beziehungsweise Luftfahrt ist. Das ursprünglich Ende der 1970er-Jahre in den USA ausgearbeitete und nicht nur in Südostasien angewandte Konzept richtet sich gegen offensive Besitzansprüche im maritimen Kontext. Es wirkt bei regelmäßiger Durchführung in einem umstrittenen Seegebiet dem Inkrafttreten von Völkergewohnheitsrecht entgegen. Es durchbricht die Consuetudo. Konkret geht es darum, mit Militäreinheiten im fraglichen Seegebiet zu operieren und sich so zu verhalten, als navigiere man auf Hoher See – operative Tätigkeiten wie Flugbetrieb oder das Ausbringen von Speed- oder amphibischen Landungsbooten mit eingeschlossen. Im Seegebiet der Spratly- und

den Partikularinteressen jedoch Unterschiedlichkeiten auf. Die USA bieten dabei unter allen Beteiligten den chinesischen Besitzansprüchen am deutlichsten die Stirn. Sie vertrauen auf ihre eigene Stärke sowie die Schlag- und Abschreckungskraft der US Navy und scheuen die Konfrontation mit Peking nicht. So näherten sich amerikanische Zerstörer der Pazifikflotte in den letzten Jahren regelmäßig bis auf wenige nautische Meilen den fraglichen Riffen an. Militärische Luftfahrzeuge überflogen die Spratly- und Paracel-Inseln und fertigten detaillierte Aufklärungsbilder an. Unter Präsident Donald Trump hat sich die Schlagzahl der durchgeführten FONOPS im Vergleich zur Administration Obama

biet präsent, um einen Hafenaufenthalt in Vietnam und Übungen mit der vietnamesischen Marine durchzuführen. Japan entsandte einen seiner Helikopter-Zerstörer, „Kaga“ (DDH-184), für eine zweimonatige Mission in das Chinesische Meer und den Indischen Ozean. Nach fast einem Jahrzehnt der Abwesenheit in Südostasien war die Royal Navy im Frühjahr und Sommer 2018 mit der Fregatte „Sutherland“ und dem Docklandungsschiff „Albion“ vor Ort. HMS „Albion“ wird im Spätherbst wieder in ihrem englischen Heimathafen erwartet. HMS „Sutherland“ soll durch die Fregatte „Argyll“ im Indopazifik abgelöst werden, sodass vorerst eine kontinuierliche Präsenz der Royal Navy sichergestellt wird. Wie

Foto: Cindy Luu/Marine Nationale/Défense



USS „Ross“ und FAA „Cassard“ begleiten den französischen Flugzeugträger „Charles de Gaulle“ im Oktober 2016

Paracel-Inseln führten in den letzten Jahren die USA, Australien, Japan, Frankreich und nach jahrelanger Abwesenheit jüngst auch wieder Großbritannien FONOPS durch. Regelmäßige Präsenz stellen lediglich die US Navy und die französische Marine nationale sicher. Aus der Ferne betrachtet, ähneln sich die Intentionen und Vorgehensweisen der genannten westlichen Staaten. Alle treten für den Status quo der Freiheit der Meere ein und wenden sich gegen das hegemoniale Ausgreifen Chinas auf das Chinesische Meer (Counter balancing). Sie teilen das Interesse an freien Seehandelswegen und an einem freien Chinesischen Meer, in dem sie die Überwassereinheiten ihrer Marinen frei und ihre U-Boote getaucht bewegen können. Sie fürchten sich ferner vor einem hypothetischen Krisenszenario, in dem China das Chinesische Meer für den Warenverkehr und die militärische Schifffahrt komplett sperren könnte.

Im Detail weisen die FONOPS der genannten Staaten und die dahinter liegen-

noch einmal erhöht. Allzu deutlich spiegelt sich die amerikanische Haltung in einem Bonmot des verstorbenen konservativen Senators von Arizona, John McCain, wider, der während einer Anhörung im Senat im Jahre 2015 hohen Marineoffizieren entgegnete: „If you respect the 12-mile limit, that’s de facto sovereignty tacitly agreed to.“ Die US Navy legt es folgerichtig gezielt darauf an, in die von China beanspruchte 12-Meilen-Grenze einzudringen, um klarzustellen, dass das Chinesische Meer in Washington als Mare liberum betrachtet wird.

Australien, Japan, Großbritannien und Frankreich gehen demgegenüber durchaus vorsichtiger vor. In der Regel navigieren und operieren sie zwar im fraglichen Seegebiet, planen ihre Navigationsrouten jedoch mit einem Abstand von mindestens 12 sm zu den Spratlys und Paracels. Die australische Marine war 2018 bis dato mit zwei Fregatten der ANZAC-Klasse und einem Versorgungsschiff im Seege-

schon in den Jahren zuvor navigierte der französische Offiziersausbildungsverband, die sogenannte „Mission Jeanne d’Arc“, 2018 bestehend aus dem Bateau de projection et de commandement (BPC) „Dixmude“, ausgestattet mit zwei britischen Wildcat-Helikoptern, und der Fregatte der LAFAYETTE-Klasse (FLF) „Surcouf“, im Chinesischen Meer, doch auch in diesem Fall wurde ein Abstand von mindestens 12 sm zu den Spratlys nicht unterschritten.

Dieses behutsame Vorgehen unterscheidet sich recht deutlich von der Vorgehensweise der US Navy. Zwar beabsichtigen auch Briten, Franzosen, Japaner und Australier grundsätzlich im Chinesischen Meer Präsenz zu zeigen und frei zu navigieren, jedoch werden Affronts, die zu einer Eskalation mit chinesischen Marineeinheiten führen könnten, kategorisch vermieden. Kritiker werfen diesem Ansatz vor, indirekt die chinesische Position zu stärken, da man sich der von China beanspruchten 12-Meilen-Grenze letztlich doch beuge. China kön-



Foto: Nicolas Fernandez/Marine Nationale/Défense

Frankreich definiert aufgrund seiner mannigfachen Überseegebiete eine AWZ von etwa 9 Mio. km², im Vergleich das 270-fache der Bundesrepublik Deutschland, die 33.000 km² AWZ unterhält. 17 % der Importe nach Frankreich stammen aus Südostasien; 15 % seiner Exporte werden in diese Region verkauft.

In der Tat ist Frankreich auch militärisch dauerhaft in der Region präsent. Der Indopazifik ist in zwei Operational commands unterteilt, ALINDIEN für die Golfregion und den Indischen Ozean und ALPACI für Ostasien und den Pazifikraum. In Dschibuti, Abu Dhabi, Mayotte, La Réunion, Neukaledonien und Französisch-Polynesien unterhält Frankreich Marine- und Luftwaffenstützpunkte. Insgesamt sind dauerhaft etwa 7.000 französische Soldaten im gesamten Indopazifik stationiert, ein Dutzend Marineeinheiten und 20 bis 25 Luftfahrzeuge. Und nicht zuletzt ist Südostasien einer der wichtigsten Absatzmärkte für französische Rüstungsgüter, wovon der Verkauf von Rafale-Kampffjets nach Indien und konventionellen U-Booten der BARRACUDA-Klasse nach Australien lediglich die Spitze des Eisbergs bilden. Mit Blick auf FONOPS im unmittelbar an die Spratly-Inseln angrenzenden Seegebiet war die Marine nationale allein zwischen 2015 und 2018 zehnmal aktiv. Seit 2015 zeigte die Mission Jeanne

Gemeinsamer Flugbetrieb des französischen BPC „Mistral“ und der australischen Fregatte HMAS „Parramatta“ im Pazifik

ne aufgrund seiner im Operationsgebiet stationierten Aufklärungsmittel und durch die enge Begleitung der fremden Marineeinheiten durch eigene Kriegsschiffe sehr genau nachvollziehen und dokumentieren, dass westliche Marinen jene 12-Meilen-Grenze respektierten. Frankreich, Großbritannien, Japan und Australien halten dem entgegen, dass allein die Präsenz im Seegebiet, das Festhalten an Kurs und Fahrt aller chinesischen Warnungen zum Trotz und die verbale Bestätigung der freien Navigation auf Hoher See per VHF-Funk ausreichen, um die Zweckmäßigkeit von FONOPS zu erzielen. Mithin demonstrierte jeder Kommandant in diesem Seegebiet, dass er jederzeit die Entscheidung treffen könne, hart Backbord oder Steuerbord zu legen, um sich den fraglichen Riffen weiter anzunähern. Letztlich dürfte mit Blick auf China ein Interessengemenge aus politischen, diplomatischen, strategischen und wirtschaftlichen Beweggründen hinter der Vermeidung einer aggressiven Kanonenbootpolitik im Chinesischen Meer liegen. Zwischen der Einhegung der chinesischen Besitzansprüche einerseits und der Wahrung eines grundsätzlich guten diplomatischen Verhältnisses zu Peking auf der anderen Seite, liegt ein schmaler Grat.

Aus europäischer Sicht ist das französische Engagement in Fernost ein Sonderfall. In steter Regelmäßigkeit betont die Marine nationale, die einzige europäische Marine zu sein, die dauerhaft im Indopazifik Präsenz zeige. Die französische Verteidigungsministerin Florence Parly betonte im Prolog ihrer bereits eingangs genannten Rede anlässlich des Shangri-La-Dialogs, wie schön es doch sei, in Singapur zu sein, denn auch für Franzosen sei diese Region

Heimat. Zum Verständnis dieser durchaus mit Pathos vorgetragenen Aussage ist ein Perspektivwechsel vonnöten. Frankreich ist im indopazifischen Raum auch in der postkolonialen Gegenwart ein lokaler Akteur, da man sich vor Augen halten muss, dass sich das französische Staatsgebiet nicht auf das Hexagon links des Rheins beschränkt. Mit



Foto: Nicolas Fernandez/Marine Nationale/Défense

Ein britischer Mk 3A Merlin auf dem Flugdeck des BPC „Mistral“

seinen Überseegebieten La Réunion, Mayotte, Wallis und Futuna, Neukaledonien, Französisch-Polynesien und Clipperton besitzt Frankreich eigenes Staatsgebiet im Indopazifik. Etwa 1,5 Mio. Einwohner leben in den dortigen französischen Überseegebieten, zusätzlich sind etwa eine Viertelmillion französische Staatsbürger in weiteren südostasiatischen Staaten gemeldet.

d’Arc in jedem Jahr in Südostasien mit je zwei Schiffen Präsenz. 2015 und 2017 wurden die hochmodernen Frégates multi-missions (FREMM) „Provence“ und „Aurogane“ nach Indienstellung im Rahmen ihrer Erprobungsfahrten in das Seegebiet entsandt. Außerdem waren jährlich die in den Überseegebieten stationierten Frégates de surveillance (FS) „Prairial“ und „Ven-

demiaire“ und das offiziell als militärische Einheit geführte Forschungsschiff „Astrolab“ im fraglichen Operationsgebiet aktiv. Neben den USA ist Frankreich damit tatkräftigster Akteur im Chinesischen Meer.

Der enge und unmittelbare Konnex Frankreichs zum Indopazifik bringt es mit sich, dass Frankreich die einzige europäische Nation ist, die eine umfassende Interessenpolitik und kohärente Strategie für den südostasiatischen Raum definiert. Im Beraterstab des Präsidenten im Elysée-Palast, am Quai d'Orsay, im Handelsministerium, im Armeeministerium, im Generalstab, in der Marineführung und in der Direction

ditionell pflegt Paris ein enges bilaterales Verhältnis zu Indien, welches es als einziges annähernd gleichwertiges Gegengewicht zu China betrachtet, aber auch zu Australien, Indonesien, Malaysia, Singapur und Vietnam. Der Verkauf von Rüstungsgütern, militärische Ausbildungshilfe und der Einsatz der Streitkräfte, insbesondere von Marineeinheiten, bilden explizit integrale Bestandteile dieser französischen Ostasienstrategie.

Doch wo liegt nun die europäische Dimension der französischen Ostasienpolitik? Wo sind Anknüpfungspunkte für die deutsche Außenpolitik und Strategiedefi-

ein, die europäische Verteidigungskooperation fortzuentwickeln und insgesamt endlich eine klarere europäische Strategie zu definieren. Denkbar ist auch eine engere Kooperation mit den nichteuropäischen Partnern des Nordatlantikpaktes. Bilateral treibt Frankreich im Geiste der Verträge von Lancaster House und der letzten Gipfeltreffen von Amiens und Sandhurst besonders die Kooperation mit Großbritannien voran. Ein bemerkenswertes Novum ist die diesjährige Einladung der DGRIS an europäische Partnerländer gewesen, Vertreter an Bord des BPC „Dixmude“ zu entsenden, um sich vor Ort ein Bild der Navi-

Foto: Cindy Motef/Marine Nationale/Défense



Französisch-britische Kooperation im Indopazifik: HMS „Albion“ (M.) mit der Fregatte „Surcouf“ und dem BPC „Dixmude“

générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS), dem für Strategiedefinition und Außenbeziehungen zuständigen Gremium des Armeeministeriums, ist Südostasien entsprechend abgebildet. Die Palette französischer nationaler Interessen in der Region erstreckt sich dabei von der Landesverteidigung und Ausübung der hoheitlichen Rechte und Pflichten in seinen AWZ über die Präsenz auf dem südostasiatischen Markt bis hin zum Kapazitäten- und Fähigkeitsaufbau staatlicher, multilateraler und militärischer Strukturen zur Einhegung des chinesischen Machtmonopols. Auch Katastrophenhilfe, Umweltschutz und der Schutz der Meere bilden Komponenten einer allumfassenden französischen Agenda in Asien-Pazifik. Tra-

nition denkbar? Frankreich wirbt aktuell auf der diplomatischen und militärischen Ebene aktiv für eine Europäisierung von FONOPS. Hintergrund dieses Werbens dürfte einerseits die Beschränktheit der eigenen militärischen Mittel sein. Auch die französische Marine leidet unter den Auswirkungen der knappen Verteidigungsbudgets der vergangenen Legislaturperioden und verfügt aktuell nicht über eine ausreichende Anzahl an Schiffen und Booten, um all seinen operativen Ansprüchen gerecht zu werden. Eine Europäisierung von FONOPS verspricht Koordination, Synergie und damit letztlich mehr westliche Präsenz im Chinesischen Meer. Die französische Initiative reiht sich aber auch auf der normativen Ebene in eine ganze Reihe von Forderungen

gation im Seegebiet der Spratly-Inseln und der französischen Vorgehensweise zu machen. So nahm auch ein deutscher Stabsoffizier aus dem Bundesministerium der Verteidigung im Mai dieses Jahres als Beobachter am Transit der Task Group Jeanne d'Arc zwischen Australien und Vietnam teil. Florence Parly würdigte in ihrer Rede auf dem Shangri-La-Dialog explizit die Präsenz britischer und deutscher Offiziere an Bord des BPC „Dixmude“.

Für Deutschland und die Deutsche Marine birgt das französische Werben Chancen und Risiken zugleich. De facto besitzt die Bundesrepublik Deutschland aktuell keine kohärente Ostasienstrategie. Zwar ist Deutschland als ehemaliger Exportweltmeister und rohstoffimportabhängige

Handelsnation an der uneingeschränkten Nutzung des Chinesischen Meeres interessiert. Schließlich findet heutzutage ein Drittel des Welthandels in dieser Region statt. Deutsche Reedereien sind mit ihren Handelsschiffen und den dahinterliegenden Geldwerten auf dem ostasiatischen Markt höchst präsent. Die aktuelle Konzeption der Bundeswehr vom Juli 2018 betont als Aufgabe für die deutschen Seestreitkräfte überdies klar den Schutz der internationalen Seeverbindungswege. Das Stichwort Südostasien sucht man in offiziellen Dokumenten jedoch vergeblich. Im Auswärtigen Amt, im Bundeswirtschaftsministerium und im Bendlerblock ist der Indopazifik mit Ausnahme Chinas und der ASEAN frappierend unterrepräsentiert. Auf der strategischen und operativen Planungsebene der Deutschen Marine spielt er keine Rolle. Kann sich die Bundesrepublik Deutschland diesen blinden Fleck leisten?

Das aktuelle französische Werben sollte Deutschland als Chance begreifen, eine eigene Strategiediskussion und Interessensdefinition mit dem Fokus auf Südostasien einzuleiten. Dabei könnte sich Deutschland bei einer Reihe von Themen an seinen engen Verbündeten Frankreich anlehnen und im außenpolitischen, diplomatischen und militärischen Kontext von der jahrzehntelangen Erfahrung und Etablierung Frankreichs in der Region profitieren. Deutschland könnte Frankreich dabei unterstützen, eine europäische Südostasienstrategie zu formulieren und somit auf den hier von französischer Seite angebotenen freien Sattel eines deutsch-französischen Tandems aufspringen. Eine gemeinsame deutsch-französische Strategieinitiative für Südostasien, vorbereitet auf den Arbeitsebenen dies- und jenseits des Rheins und abgestimmt in den bilateralen Gremien, die aus dem deutsch-französischen Freundschaftsvertrag hervorgegangen sind, wäre im institutionellen Rahmen von EU oder NATO denkbar. Das Auswärtige Amt könnte seine unstrittige Expertise in den Themenfeldern Multilateralismus und Strukturentwicklung für die ASEAN mit einbringen. Vorsicht ist allerdings bei im Detail differierenden nationalen Partikularinteressen geboten. Berlin pflegt im Vergleich zu Paris ein unterschiedliches Verhältnis zu Peking. China ist für die deutsche Seite einer der wichtigsten Außenhandelspartner weltweit. Im Zweifel wird Deutschland also stets eine besonders behutsame und deeskalierende Politik gegen das Reich der Mitte bevorzugen. Deutschland und Frankreich befinden sich auf dem Rüstungsmarkt Südostasiens fernerhin allzu oft in harter Konkurrenzsituation zueinander. Es wäre im Detail auszuloten, wo Frankreich Kooperationen wünscht, und auf welchen Ge-

bieten es auf seiner strategischen Autonomie beharrt. Kurzum, eine Neuauflage des Panthersprungs nach Agadir, in diesem Fall in Richtung des Chinesischen Meeres, läge deutschen Interessen fern. Eine eigenständige Südostasienstrategie müsste umsichtig formuliert und in enger Abstimmung mit seinen Partnern und Bündnissen in die Tat umgesetzt werden.

Auf die operative Ebene konkret heruntergebrochen wären Kooperationen – denke an multinationale Marineverbände – auf der EU- oder NATO-Ebene, in Ad-hoc-

Foto: US Navy



Fregatte „Hessen“ begleitet die USS „Harry S. Truman“

Konstellationen oder auf der Basis bilateraler Zusammenarbeit denkbar. FONOPS stellen in diesem Zusammenhang keine Kampfeinsätze dar, die einer gesonderten Ratifizierung bedürften. Die Deutsche Marine könnte beispielsweise in kurz- bis mittelfristiger Perspektive einzelne Komponenten wie Helikopter oder Drohnen, Boardingteams, Stabselemente, Schiffsärzte, Rechtsberater, Beobachter oder Austauschoffiziere auf französischen oder anderen Marineschiffen einsetzen, die FONOPS im Chinesischen Meer durchführen. Bereits 2017 und 2018 nahmen in diesem Sinne britische Helikopter an der französischen Mission Jeanne d'Arc teil. Der französische Flugzeugträger „Charles de Gaulle“ soll dem Vernehmen nach im Anschluss an seine Grundinstandsetzung und in Folge des allmählichen Abflauens der Luftschläge gegen den Islamischen Staat in den kommenden Jahren in eine Mission in Richtung Ostasien entsandt werden. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird an die Deutsche Marine eine französische Anfrage zur Entsendung einer Begleitfregatte gerichtet werden. Denkbar wäre mittelfristig auch eine Aktivierung des Deutsch-französischen Marineverbands (DEFRAM), der gemeinsam eine Südostasienmission bestreiten könnte. Mit der neuen Fregattenklasse 125 wird die Deutsche Marine in Kürze über ein be-

wegliches und robustes Waffensystem verfügen, welches weite Strecken zurücklegen und lange Zeit in Einsatzgebieten verbringen können wird. Und was spräche in langfristiger Perspektive gegen eine EU-NAVFOR South China Sea oder eine Standing NATO Maritime Group Southeast Asia, um multinationale FONOPS der westlichen Staatenwelt koordiniert planerisch zu gestalten und durchzuführen? Solch ein maritimes Engagement zur friedlichen Demonstration der Freiheit der Meere und der Manifestierung europäischer, westli-

cher Interessen würde zur Glaubwürdigkeit und Funktionstüchtigkeit der europäischen Verteidigungskooperation, respektive des Nordatlantikkbündnisses, beitragen und könnte ein wirksames Instrumentarium sein, um Chinas Machtstreben nachhaltig einzuhegen. Südostasien und das Chinesische Meer bilden heutzutage ein strategisches Desideratum und damit eine geeignete Leerstelle, die in einem gemeinsamen Ansatz des Bündnisses konstruktiv gefüllt werden könnte. Fraglich bleibt, ob es dafür auf unserer nationalstaatlichen Ebene den politischen Willen, auf der zwischenstaatlichen Ebene die Konsensfähigkeit, auf der strategischen und geopolitischen Ebene die entsprechende Zielformulierung und auf der militärischen Ebene das verfügbare Material und Personal geben wird. Sollte dies künftig der Fall sein, ist es ratsam als deutscher Brückenwachoffizier schnellstens das Auswendiglernen zu beginnen:

„This is German warship navigating in international waters in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea. Alter your course and keep clear of my callsign.“

Kai Peter Schönfeld ist Kapitänleutnant der Deutschen Marine und war in den vergangenen Jahren an Bord der französischen „Dixmude“ als Wach- und Amphibikoffizier eingesetzt.