



Henrik Schilling (Hrsg.)

## Dreizack 21: Von historischen bis zukünftigen Herausforderungen im maritimen Raum.

Publikation zur Netzwerktagung in Laboe/Kiel, 03. – 05. November 2021



#### Mit Beiträgen von

Tim Döbler
Hendrik Pasligh
Maximilian Ernst
Caroline Wegener
Jonas B. Franken
Rafael Rehm
Enrico Schicketanz



#### **Impressum**

Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK) Holstenbrücke 8-10 24103 Kiel

#### Über den Herausgeber

Henrik Schilling ist wissenschaftliche Hilfskraft in der Abteilung Maritime Strategie & Sicherheit am Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel.

#### Bildnachweise

Umschlagvorderseite: Technisches Museum U 995 am Marineehrenmal in Laboe, Kiel. CCO

#### Disclaimer

Die veröffentlichten Beiträge mit Verfasserangabe geben die Ansicht der betreffenden Autorinnen und Autoren wider. Ihre Texte reflektieren nicht notwendigerweise die Meinung des Herausgebers, des Instituts für Sicherheitspolitik oder der Deutschen Maritimen Akademie.

©2022 Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK)

#### Inhaltsübersicht

Johannes Peters	S. 1
Geleitwort	
Tim Döbler	S. 2
Die Rekrutierungspolitik der Royal Navy in den Siedlungskolonien des Empire	British
Hendrik Pasligh	S. 6
India's Aircraft Carrier Programme: Technology Transfer and Strategic pendence	: Inde-
Maximilian Ernst	S. 12
Not The Economy, Stupid: Eine Studie zu den strategischen Beweggr Chinas aggressiver Politik gegenüber Anrainerstaaten des Südchines Meeres	
Caroline Wegener	S. 18
Russland – Konkurrent oder Verbündeter Chinas?	
Jonas B. Franken	S. 22
Seekabel als Maritime Kritische Infrastruktur	
Rafael Rehm	S. 26
Die Risikotheorie nach Alfred von Tirpitz und ihre politische Funktion	
Enrico Schicketanz	S. 31
Wie Erich Raeder ranghohe Nationalsozialisten über Seemacht belehr Einblicke in die Edition seines Grundsatzvortrages aus dem Jahr 1937	
Tagungsprogramm	S. 35
Henrik Schilling	S. 37
Dreizack 21 - Maritime Netzwerktagung von DMA & ISPK "Dreizack 2	

#### Geleitwort

"Marinestrategie – ein solches Wort erweckt bei manch argwöhnischem Beobachter wohl noch immer Assoziationen mit Schlachtengemälden aus vergangenen Jahrhunderten. Vor manch geistigem Auge zieht womöglich gar ein Schlachtschiff der Kriegsmarine vorbei. Und dann trägt die 2017 ausgerichtete Konferenz auch noch das Zitat des Marineenthusiasten Kaiser Wilhelm II. [...] im Titel. Revanchismus, Elfenbeinturm, gefangen im Gestern? Mitnichten!"

So begann Dr. Sebastian Bruns, damals Leiter der Abteilung für Maritime Strategie & Sicherheit am ISPK und gemeinsam mit Dr. Jann Witt, DMB, geistiger Vater des Formats, sein Geleitwort zum Konferenzband der 2017 erstmals unter dem Titel: "Der Dreizack gehört in unsere Faust" ausgetragenen Dreizack Initial ersonnen als "man müsste mal..." Idee während eines guten Essens mit Weinbegleitung... Man müsste mal jungen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aus dem unterbeleuchteten Feld der maritimen Sicherheit ein Forum bieten, eigene Forschungsarbeiten vorzustellen, fundiertes Feedback zu bekommen und ein berufliches Netzwerk zu knüpfen - mit dieser Intention war der Dreizack 2017 auch ambitionierter Testballon. Den großen Erfolg belegt nicht nur der noch immer lesenswerte Konferenzband, sondern auch die Tatsache, dass sich das Format Dreizack fest in der deutschsprachigen maritim-sicherheitspolitischen Forschungslandschaft etabliert hat und mit dem Dreizack 22, welcher vom 5.-7. Oktober in Rostock stattfinden wird, bereits in die sechste Auflage geht.

Anlass genug für die Veranstalter, nun erneut einen Konferenzband herauszugeben. Für den Dreizack 21 kamen vom 3. - 5. November 21 erneut etwa 20 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in Laboe zusammen, um auf insgesamt 5 Panels Forschungsvorhaben und Qualifizierungsarbeiten vorzustellen und zu diskutieren. Der vorliegende Band stellt eine Auswahl vor und bildet dabei exemplarisch die themati-

sche und methodische Bandbreite des Formates ab. Insgesamt 7 hervorragende Beiträge spannen einen weiten Bogen von der Rekrutierungspolitik der Royal Navy zu Zeiten des British Empires, über Seekabel als kritische Infrastruktur bis hin zur Risikotheorie nach Alfred v. Tirpitz. Technische Aspekte wie "Drone Carrier" werden dabei ebenso beleuchtet, wie der Einfluss der chinesischen Binnenökonomie auf seine Politik im Südchinesischen Meer. Die kompakten Beiträge machen neugierig auf die jeweiligen Themen und die umfangreichen Fußnoten bieten einen Fundus für weitergehende Beschäftigung.

Neugierig gewordene Leserinnen und Leser seien ausdrücklich ermutigt, sich für den Dreizack 22 zu bewerben – ich kann versprechen, es lohnt sich!

Mein ausdrücklicher Dank gilt Dr. Jann Witt und dem Deutschen Marinebund für die vertrauensvolle, kollegiale Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren und die großzügige Unterstützung bei der Realisierung des Formats. Dem Hotel Admiral Scheer danke ich für den, wiederholt, tollen Rahmen und die herzliche Gastfreundschaft!

Ein besonderer Dank gebührt meiner wissenschaftlichen Hilfskraft Herrn Henrik Schilling, der mit der hervorragenden Organisation der Veranstaltung und der Herausgabe dieses Konferenzbandes erneut seinen unverzichtbaren Wert für die Arbeit der Abteilung für Maritime Strategie & Sicherheit am ISPK unterstrichen hat!

Und nun wünsche ich Ihnen und Euch viel Spaß beim Lesen und, vielleicht, bis zum Dreizack 22.

Johannes Peters

Abteilungsleiter Maritime Strategie und Sicherheit am Institut für Sicherheitspolitik

#### Die Rekrutierungspolitik der Royal Navy in den Siedlungskolonien des British Empire

#### Tim Döbler

Marineschule Mürwik/ Helmut-Schmidt-Universität, Universität der Bundeswehr Hamburg

Die Offiziersausbildung in der Royal Navy erfuhr in ihrer Geschichte diverse Anpassungen, um der Flotte dem Auftrag und der Größe entsprechend adäquates Personal bereitzustellen. Die wohl grundlegendste Veränderung vollzog sich dabei im Jahr 1859, als das ausgediente Linienschiff HMS BRITANNIA als zentrale Ausbildungseinrichtung für Marineoffizieranwärter in Dienst gestellt wurde. Drei Persönlichkeiten, die dort ihre Ausbildung zum Offizier begannen, waren Vice Admiral Vincent Barkly Molteno, Rear Admiral John Saumarez Dumaresq und Vice Admiral John Gregory Crace.

Der spätere Vice Admiral Vincent Barkly Molteno diente wiederholt auf Schiffen der Cape of Good Hope Station, sowie der China Station. Während des Ersten Weltkrieges kommandierte er verschiedene Schlachtschiffe und Kreuzer und nahm mit der HMS WARRIOR vom 31. Mai auf den 1. Juni 1916 an der Skagerrak Schlacht teil. Das Schiff wurde dabei so stark beschädigt, dass es später aufgegeben werden musste. Nach dem Krieg wurde Molteno Adjutant des britischen Königs, bevor er 1921 in den Ruhestand ging. <sup>1</sup>

Rear Admiral John Dumaresq hatte sich im Verlauf seiner Karriere wiederholt durch Erfindungen einen Namen gemacht, die das Seegefecht revolutionierten. So entwickelte er zu Beginn des 20. Jahrhunderts den nach ihm benannten Dumaresq, einer mechanischen Apparatur, durch welche die Entfernung, Kurs und Geschwindigkeit des Gegners berechnet werden konnten, um die eigene Schiffsartillerie besser zum Einsatz zu bringen. 1917 wurde er Kommandant des australischen leichten Kreuzers

HMAS SYDNEY, der zu Beginn des Ersten Weltkriegs den deutschen kleinen Kreuzer SMS EM-DEN versenkte. Nach dem Ende des Krieges übernahm Dumaresq 1919 schließlich das Kommando über die australische Flotte. <sup>2</sup>

Vice Admiral John Gregory Crace war als Commander der Australian Squadron in der Zeit von 1939 bis 1942 nicht minder erfolgreich. In seine Zeit auf dem Dienstposten fielen nicht nur der Beginn des Zweiten Weltkriegs im September 1939 und der Kriegseintritt Japans im Dezember 1941, sondern im Zuge dessen auch die Schlacht im Korallenmeer nordöstlich von Australien. In dieser Seeschlacht kämpfte eine Flotte aus australischen und US-amerikanischen Schiffen gegen einen japanischen Flottenverband. Dieses Aufeinandertreffen, in dem Crace ein gemischtes Geschwader australischer und US-amerikanischer Kräfte befehligte, gilt heute als die erste Seeschlacht, die lediglich Marineluftstreitkräfte durch ausgetragen wurde und in der sich die Flotten-Verbände der kämpfenden Parteien nie in Sichtweite hatten.<sup>3</sup>

Bei diesen drei Beispielen handelt es sich um verdiente Offiziere der Royal Navy, die zu unterschiedlichen Zeiten mit unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert wurden. Die drei Offiziere haben jedoch eine Gemeinsamkeit, die sie von großen Teilen des Offizierskorps unterscheidet: Alle drei sind nicht in Großbritannien geboren. Vice Admiral Molteno wurde am 30. April 1872 in Claremont, Kapstadt,<sup>4</sup> der damaligen Kapkolonie, geboren. Rear Admiral John Dumaresq wurde am 26. Oktober 1873 in Rose Bay,<sup>5</sup> einem Stadtteil der australischen Stadt Sydney, geboren und Vice Admiral John Gregory Crace kam am 6. Februar 1887 nahe der Kleinstadt Gungahlin<sup>6</sup> zur Welt, heute ein Stadtteil der australischen Hauptstadt Canberra.

#### Die Rekrutierungspolitik der Royal Navy

Bei den drei genannten Persönlichkeiten handelt es sich jedoch nicht um Einzelfälle. Nach

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> The National Archives: ADM 196/43/234, Vincent Barkly Molteno.

Firkins, Peter: Dumaresq, John Saumarez (1873-1922), Australian Dictionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University.
 Coulthard-Clark, Chris: Actions Stations Coral Sea, The Australian Commander's Story, S. xv, North Sydney 1991.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> The National Archives: ADM 196/43/234, Vincent Barkly Molteno.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Firkins, Peter: Dumaresq, John Saumarez (1873-1922), in Australian Dctionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University. <sup>6</sup> Coulthard-Clark, Chris: Actions Stations Coral Sea, S. 2.

der Indienststellung der HMS BRITANNIA als Marineschule 1859, wodurch die Offiziersausbildung zum ersten Mal in der Geschichte der Royal Navy formalisiert und zentralisiert wurde, wurden 1861 die ersten Regularien zur Rekrutierung von Offiziersanwärtern aus den Kolonien veröffentlicht.<sup>7</sup> Bis 1955 schließlich das im Jahr 1913 eingeführte Special Entry Cadet Scheme eingestellt wurde, wurden nicht nur Offiziersanwärter aus Australien und Südafrika für die Royal Navy rekrutiert, sondern auch in den übrigen Kolonien und Siedlungsko-Ionien Neuseeland und Kanadas. Durch das Special Entry Scheme, war es der Royal Navy möglich geworden, Jungen im Alter von 17 und 18 Jahren einzustellen. Zum Teil ließen die Dominions einen Teil ihrer Offiziere in diesem Programm ausbilden, es befanden sich aber auch eine ganze Reihe sogenannter "Colonials" für den Dienst in der Royal Navy unter den Kadetten.

Obwohl es Arbeiten zu verschiedenen Aspekten der Offiziersausbildung der Royal Navy gibt und diese als gut erforscht bezeichnet werden kann, gibt es bisher keine umfassende Studie, die sich mit den in den Siedlungskolonien geborenen Offiziersanwärtern und Offizieren auseinandersetzt. Auch in bisher publizierten Arbeiten zur Geschichte der Seestreitkräfte der britischen Siedlungskolonien findet dieser Teil des Offizierskorps kaum Erwähnung. In den Protokollen der Colonial und Imperial Conferences, bei denen sich Vertreter der britischen Regierung mit Delegationen aus den Siedlungskolonien in London trafen, um unter anderem wirtschaftliche Zusammenarbeit, den Ausbau von Infrastruktur und die Verteidigung des Empires zu diskutieren, war diese Gruppe auf den Konferenzen der Jahre 1902 und 1907 allerdings Gegenstand der Diskussion. Auf der Konferenz im Jahr 1902 erklärte William Palmer, 2nd Earl of Selborne als First Lord of the Admiralty zum Beispiel, dass die Royal Navy zukünftig Plätze in der Offiziersausbildung für Bewerber aus Australien und Neuseeland vorhalten würde.8 Auf der Konferenz von 1907 kritisierte Selbornes Nachfolger, Edward Marjoribanks, 2nd Lord of

Tweedmouth, schließlich, dass Australien und die anderen Siedlungskolonien diese Möglichkeit der Teilhabe in der Zwischenzeit nicht vollumfänglich ausgeschöpft haben und in keinem Jahr die volle Anzahl an tauglichen Bewerbern nach Großbritannien schickten.<sup>9</sup> Zusätzlich zu den Konferenzprotokollen finden sich Biografien und Erwähnungen zu einzelnen Offizieren aus dieser Gruppe. Bei den drei oben aufgeführten Admiralen wird jedoch deutlich, dass es sich hier um eine Gruppe von Offizieren handelt, die in der Peripherie des Empire geboren wurde und nach Großbritannien, dem Zentrum des Empires ging, um Offizier zu werden.

#### Das Untersuchungsziel und die Quellenlage

Mit meiner Arbeit möchte ich unter anderem ergründen, wie viele Bewerber zwischen 1859 und 1955 nicht nur aus Australien und Südafrika, sondern auch aus Kanada und Neuseeland kamen und in Großbritannien zu Marineoffizieren ausgebildet wurden. Die Analyse dieser Gruppe soll dabei deutlich machen, dass die Royal Navy nicht nur wichtig für die Entstehung und Entwicklung des British Empires, sondern wechselseitig auch das Empire von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der Navy war. Von denen, die aus den Kolonien nach Großbritannien gingen und Offiziere wurden, stieg eine ganze Reihe bis in die höchsten Ebenen der Royal Navy auf. Der Fokus liegt dabei nur auf den Offizieren aus diesen Siedlungskolonien, da in diesen eine britisch-europäische Mehrheit lebte, die sich im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts immer weiter vom Mutterland emanzipierte. In den anderen Kolonien, wie zum Beispiel Indien, lebte nur eine britische Minderheit, die kein Interesse daran hatte, sich von Großbritannien zu emanzipieren. Darüber hinaus sollen auch Offiziersanwärter und Offiziere der verschiedenen Reserven nicht in die Analyse miteingeschlossen werden. Durch Angehörige der Royal Navy Reserve und der Royal Navy Volunteer Reserve war es Royal Navy in beiden Weltkriegen zwar möglich, ihr Offizierkorps sehr schnell zu vergrößern, allerdings durchlie-

Murray, John (Hrsg.): The Navy List, corrected to March to 20 March 1861, S. 251, London 1861.
 The National Archives, Kew: CAB 18/10:

o The National Archives, Kew: CAB 18/10: Colonial Conference 1902, Papers relating to a Conference between the Secretary of State for the

Colonies and the Prime Ministers of the Self-Governing Colonies, June to August, 1902, S. 166. <sup>9</sup> The National Archives, Kew: CAB 18/11A: Colonial Conference 1907, Minutes of Proceedings of the Colonial Conference, 1907, S. 471.

fen sie nicht die gleiche Ausbildung wie die Berufsoffiziere. Zudem gab es eine derartige Mobilität innerhalb des British Empires, dass man nicht nur in der Reserve der eigenen Kolonie dienen musste, sondern der Reserve auch andernorts beitreten konnte.<sup>10</sup>

Vor dem Hintergrund, dass es keine einheitlichen Quellen gibt, denen Namen und Herkunft der Bewerber entnommen werden können, ist ihre Herkunft oft nur sehr schwer nachvollziehbar und wird damit zum Problem. Ein Grund dafür ist, dass Quellen wie zum Beispiel die Service Records der Marineoffiziere, 11 unterschiedlich ausführlich geführt wurden. In einigen finden sich sehr genaue Angaben zur Herkunft, in anderen weniger genaue bis gar keine Angaben. 12 Neben den Service Records müssen also noch zusätzliche Quellen gefunden werden, um die Identifizierung der oben skizzierten Gruppe fortzuführen. Ein Großteil der Quellen wird dabei voraussichtlich in den National Archives Kew in Großbritannien zu finden sein. In den Nationalarchiven Australiens, Kanadas, Neuseelands und Südafrikas konnte ich jedoch auch bereits Bestände ausfindig machen, die für diese Arbeit von Interesse sein könnten.

## Weiterführende Fragen aus der Diskussion und Ausblick

Fragen, aus der Diskussion, denen ich in meiner Arbeit versuchen möchte nachzugehen sind zum Beispiel, was die Motivation war die eigenen Söhne zur Royal Navy zu schicken? Hatte dies mit persönlichen Wünschen der Bewerber zu tun? Lag es am Prestige des Marinedienstes, oder wollte man lediglich die eigenen Kinder versorgt wissen? In aktuelleren Studien zur Mobilität innerhalb des British Empire wurde zumindest die letzte Frage bereits aufgegriffen. Zoë Laidlaw stellte in ihrer Arbeit zum Beispiel heraus, dass es durchaus gängige Praxis war, dass britische Familien in den Kolonien ihre Kinder, sofern sie über die finanziellen Mittel dazu verfügten, in Großbritannien ausbilden ließen und auch verheirateten.<sup>13</sup> Neben dem rein statistischen Anteil sind es sowohl die Aspekte der Mobilität und Zugehörigkeit, als auch des Verständnisses von Heimat und zu Hause, die für meine Arbeit und das Verständnis über diese beschriebene Gruppe von Offiziersanwärtern und Offizieren der Royal Navy von Bedeutung sein werden.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> CFB Esquimalt Naval & Military Museum: Commander Rowland Bourke: Commander Rowland Bourke ist ein solches Beispiel: "Commander Bourke was born in London, England in 1885. At 17, he came with his family to Nelson, BC. When World War One broke out, he left the family fruit farm and volunteered to enlist in the Canadian forces, but was rejected in all three arms of service because of defective eyesight. Undaunted, he returned to England at his own expense and successfully joined the Royal Naval Volunteer Reserve to serve on the motor launches."

The National Archives, Kew: ADM 196 – Admiralty: Officer's Service Records (Series III).
 The National Archives, Kew: ADM 196/51/58
 John Gregory Crace: In den Service Records von Vice Admiral Crace steht als Geburtsort nur "N. S. Wales", anders als in der Biografie von Coulthard-Clark, siehe Fuβnote 6.

 <sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Laidlaw, Zoë: Colonial Connections 1815–45,
 Patronage, The Information Revolution and
 Colonial Government, S. 19, Manchester 2005.

#### **Bibliografie**

Coulthard-Clark, Chris: Actions Stations Coral Sea, The Australian Commander's Story, North Sydney 1991.

CFB Esquimalt Naval & Military Museum: Commander Rowland Bourke, <a href="https://navalandmilitarymuseum.org/article/commander-rowland-bourke/">https://navalandmilitarymuseum.org/article/commander-rowland-bourke/</a>, Zugriff zuletzt: 12.01.2022, 13:57 Uhr.

Firkins, Peter: Dumaresq, John Saumarez (1873-1922), Australian Dctionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University, <a href="https://adb.anu.edu.au/biography/dumaresq-john-saumarez-6037">https://adb.anu.edu.au/biography/dumaresq-john-saumarez-6037</a>, erschienen zuerst in Hardcopy 1981, Zugriff zuletzt: 03.01.2022, 17:14 Uhr.

Murray, John (Hrsg.): The Navy List, corrected to March to 20 March 1861, London 1861.

The National Archives, Kew: - ADM 196 – Admiralty: Officer's Service Records (Series III).

- ADM 196/43/234, Vincent Barkly Molteno.
- ADM 196/51/58 John Gregory Crace.
- CAB 18/10: Colonial Conference 1902, Papers relating to a Conference between the Secretary of State for the Colonies and the Prime Minister of the Self-Governing Colonies, June to August, 1902.
- CAB 18/11A: Colonial Conference 1907, Minutes of Proceedings of the Colonial Conference, 1907.

Laidlaw, Zoë: Colonial Connections 1815–45, Patronage, The Information Revolution and Colonial Government, Manchester 2005.

#### India's Aircraft Carrier Programme: Technology Transfer and Strategic Independence

Hendrik Pasligh

Freier Wissenschaftler, zul. University of Glasgow

#### Introduction

Economic development has been one of the primary concerns for Indian policymakers since gaining independence in 1947. However, external factors (Thomas 1990, 828) soon complicated New Delhi's calculus when the 1962 war against the People's Republic of China (PRC) was lost and both Pakistan and the PRC developed nuclear weapons. India quickly came to rely on Technology Transfer (Dasgupta and Cohen 2011, 26) to bolster its own capabilities for addressing the issues of economic development and national security. While India is now both a recipient and a provider (Chaturvedi 2015; Harshe 2002, 4119) in the process of Technology Transfer, the impacts these policies had on the country's industrial sector and capacity for innovation are disputed (Baark 1985, 2029; Bhattacharya 1988, 1185; Mani 2013, 17; Thomas 1990, 835). After the end of the Cold War, New Delhi has largely continued to try to maintain its policy of non-alignment, while seeking technological self-sufficiency (Thomas 1990, 833-34) as reaffirmed by the recent 'Make in India' (Rooks 2020) and 'Self-reliant India' campaigns.

Amid these ambitious goals and demands on its budget (S. Singh 2021; Tarapore 2021), it is surprising that India has afforded to operate aircraft carriers continuously since 1961 and is now undertaking to build two new carriers by itself. The Indian Navy is aiming for a fleet of three aircraft carriers with two in operation and one in maintenance. All previous carriers were bought first from the United Kingdom (UK) and then from Russia. As the first indigenous aircraft carrier (IAC-1) continued sea trials in January 2022 and is expected to be commissioned before the end of the year (The Indian Express 2022), it is pertinent to examine India's aircraft carrier programme through the lens of Technology Transfer. The analysis

reveals that in the absence of technological self-sufficiency, New Delhi has access to the technology it seeks from a diverse range of international partners.

#### **India's Aircraft Carrier Programme**

Aircraft carriers are complex weapons systems consisting of a myriad of technological components. It is, thus, expedient to consider four aspects: Pung et al. (2008, 15, emphasis added) state that a ship undergoes three technological phases: "the design process, the build process, and the support process that keeps a vessel in service". For this analysis, the support process is understood to not only include mere maintenance, technological upgrades and refit. Furthermore, the capabilities of an aircraft carrier are highly contingent on the amount, nature and quality of the fighter aircraft deployed on it. Therefore, this article incorporates fighter aircraft in the analysis of technological independence.

India bought its first aircraft carrier, formerly the HMS Hercules, from the UK. Renamed INS (Indian Navy Ship) Vikrant, the carrier was in service in the Indian Navy from 1961-1997 (Rai 2009). On its flight deck, fighter aircraft of British and French production were deployed (Hiranandani 2009, 151). India was able to conduct much of the support process on its own, except for one case in which it had to purchase critical spare parts from the UK (Hiranandani 2009, 154). The Indian Navy's second aircraft carrier likewise was of British origin: the INS Viraat had previously served in the Falklands War, sailing under the name HMS Hermes (Rai 2009). Again, the Indian Navy deployed British Sea Harriers on the Viraat's flight deck (Hiranandani 2009, 152).

For its third aircraft carrier, India then turned to its long-term defence-technological partner Russia, purchasing the decommissioned Admiral Gorshkov that was introduced in the Indian Navy in 2013 as INS Vikramaditya. This brought with it a change in the fighter aircraft used on the carrier with the Indian Navy now deploying Russian MiGs (Hiranandani 2009, 153; *The Economic Times* 2017). India conducts the support process by itself, but cooperates with Israel, one of its most important partners for defence-technological cooperation, for a

much-needed anti-missile shield (Pandit 2015). India's first indigenous aircraft carrier IAC-1, named INS Vikrant - not to be confused with the first 'Vikrant' of British origin – is currently under construction. The design process was lead-authored by India with support from France and cooperation with Russia (Hiranandani 2009, 163-64) for the combat management system (Gurung 2019). The ship is being built in India with the support of an Italian company (Hiranandani 2009, 164). In the short-term, the Indian Navy plans to operate Russian MiG fighter aircraft on the Vikrant (Cowshish 2019; Farley 2020).

For the design of its second indigenous aircraft carrier IAC-2, the INS Vishal, India cooperates with the US (Shukla 2019) and considered buying a blueprint from a British company (The Economic Times 2019). Like the Vikrant, the Vishal will be built in India's Cochin shipyard. A new project, developing a 5<sup>th</sup> generation fighter dubbed the TEDBF (Twin Engine Deck-Based Fighter), has been announced (Sutton 2021a; Joe 2021b) after the Indian Navy considered (Military Watch 2019; A. Singh 2016) and ultimately rejected the indigenous light combat aircraft Tejas of Hindustan Aeronautics Limited (HAL). In the interim, the Indian Navy seeks to replace the Russian MiGs with either the French Dassault Rafale (Philip 2021) or the US (Joshi Boeing Super Hornet 2020).

Name	Origin	Status	Design	Build	Support	Aircraft
INS Vikrant	GBR	in service 1961-1997	GBR	GBR	GBR/IND	GBR/FRA
INS Viraat	GBR	in service 1987-2016	GBR	GBR	IND	GBR
INS Vikramaditya	RUS	in service since 2013	RUS	RUS	ISR/IND	RUS
				IND		
		under construction,	FRA/RUS/	supp.		RUS / FRA
INS Vikrant	indigenous	expected 2022-23	IND	by ITA	IND	/ USA
		planned, expected				
INS Vishal	indigenous	ca. 2030+		IND	IND	

Table 1: Aircraft Carriers<sup>1</sup>

The deployment of aircraft carriers is contingent on a carrier battle group (CBG). The ships that are likely to form the escort of an Indian aircraft carrier are therefore included in this analysis, which assumes an Indian CBG to

consist of at least: two guided-missile destroyers; two anti-submarine warfare (ASW) frigates; one attack submarine; and one support ship; in addition to the carrier. These ships are analysed based on the country in which they are constructed and the origin of main technological components, as far as information about these is publicly available. There are three noteworthy aspects: First, almost all ships contain a combination of Russian, Israeli and Indian technological components. This is largely due to the prevalent use of Russian anti-air weapons, Israeli-Indian air and missile defence and Indian electronics. Second, in line with the 'Make in India' slogan, most ships have been built or are being built in India. Third, new ships are being procured in all categories, signalling that India will likely be able to field its aircraft carriers along technologically adequate

Class	Status	Construction	Tech
Rajput	in service (1980)	RUS	RUS, IND, ISR
Delhi	in service (1997)	IND	RUS, IND, ISR, GBR
Kolkata	in service (2014)	IND	IND, ISR, RUS
Visakhapatnam	expected 2021	IND	ISR, IND, RUS, FRA

Table 2: Guided Missile Destroyers<sup>2</sup>

Class	Status	Construction	Tech
Godavari	in service (1983)	IND	RUS, ISR, GBR, IND
Brahmaputra	in service (2000)	IND	RUS, ISR, IND, ITA
Talwar	in service (2003)	RUS	RUS, FIN, IND
			RUS, IND, ISR, USA,
Shivalik	in service (2010)	IND	ITA
Nilgiri	expected (2022)	IND	RUS, ISR, IND
Talwar (impr.)	expected (2022)	RUS, IND	RUS, IND

Table 3: ASW Frigates<sup>3</sup>

Class	Status	Construction	Tech
Jyoti	in service (1996)	RUS	RUS
Aditya	in service (2000)	IND	IND, RUS
Deepak	in service (2011)	ITA	ITA, IND, RUS
XX	expected 2024, x5	IND	TUR

Table 4: Support Ships<sup>4</sup>

Class	Туре	Status	Construction	Tech
Shishumar	diesel-electric attack	in service (1986)	DEU / IND	DEU
Sindhughosh (Kilo)	diesel-electric attack	in service (2005)	RUS	RUS
Kalvari				
(Scorpene)	diesel-electric attack	in service (2017)	IND	FRA, ESP
	diesel-electric attack			FRA / ESP /
P75I	(AIP)	planned	IND	KOR / RUS
Chakra (Akula)	SSN	leased	RUS	RUS
P75 Alpha	SSN	expected 2032	IND	IND
Arihant	SSBN	in service (2016)	IND	IND, RUS
S-5	SSBN	planned	IND	IND

Table 5: Submarines<sup>5</sup>

Satpura Sahyadri Datasheet Pictures Photos Video Specifications' 2015; 'Talwar Class Guided Missile Frigate, India' 2012; 'P-16A Class / Brahmaputra Class Frigates' 2011)

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Sources: (Naval Technology 2020)

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Sources: ('Arihant Class Submarine' 2009; *BBC News* 2013; Unnithan 2018; M. S. Sharma 2021; Roblin 2019; Sutton 2021b; 'India Submarine Capabilities' 2015)

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bold: country has main role; Italics: TBD; GBR: Great Britain; IND: India; FRA: France; RUS: Russia; ISR: Israel; ITA: Italy; USA: United States of America.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Sources: (Joe 2021a; Vavasseur 2019; *Naval Technology* 2012; 'Kolkata Class Guided Missile Destroyers' 2016)

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Sources: (Vavasseur 2021; 'Shivalik Class Frigate India Indian Navy INS Guided Missile Frigate

#### Conclusion

The analysis shows that India's aircraft carrier programme has made considerable progress in developing indigenous capabilities.

Nonetheless, especially when it comes to carrier aircraft and state-of-the-art weapons technology, India is still dependent on cooperation with international partners. While this indicates a weakness in terms of selfsufficiency, it is also a strength: India has a variety of technologically advanced partner countries to choose from. In addition to the cooperation with the US and the offer of British blueprints for the IAC-2, India also received an offer from Russia for a nuclear carrier (Raghuvanshi 2016) that it did not take up. In this sense, New Delhi's policy of non-alignment allows for cooperation with different partners and provides India with the freedom to choose what best suits its interests. India is not selfsufficient, but it is also not dependent on a single country. Establishing a self-sufficient indigenous defence economy that provides the same technological quality and variety that India currently has access to would most likely be economically unfeasible (Thomas 1990, 833). In this sense, the country's defencetechnological cooperation with international partners is not an obstacle, but a chance to realise India's great power potential.

However, this approach does not come without downsides. Just as any other power, New Delhi operates under the condition of limited resources. The aircraft carrier programme's colossal costs (Shukla 2019) have already sparked a debate in which some deem it wiser to scrap the planned IAC-2 and invest in submarines instead (Bedi 2020b). One observer even argues that "In their quest for atmanirbharta or self-sufficiency in indigenising the country's materiel requirements, the

Ministry of Defence (MoD) and the services appear willing to compromise on the operational efficiency of major locally designed and licence-built platforms" (Bedi 2020a). New Delhi must find a way to balance its need for industrial development with acute operational requirements. As much as the country is comparably frequently involved in combat operations, its aircraft carriers have never been deployed in a true combat role in a contested environment (Raina 2018, 20; Ho 2018a, 78). despite impressive technological Thus, development and decades of experience in operating aircraft carriers, the solutions to India's national security challenges may lie elsewhere. Russia is still India's closest defence-technological partner. However, if 2022 sees the invasion of Ukraine, an internationally isolated Russia would likely establish closer ties with the PRC (Trenin 2021), with which India saw itself in combat leading to casualties as recently as 2020 (A. Sharma Geopolitical developments technological advance-ments may be moving too fast for New Delhi's current policies (Subramanian and Felman 2022). PRC antiaccess and area denial (A2/AD) capabilities rendering aircraft carriers highly vulnerable (Yeo 2020; Ho 2018b) as well as technological advancements in unmanned surface and underwater vehicles (The Economist 2022) suggest that massive weapons systems without redundancies may not represent ideal answers to 21st century operational requirements. Instead, Indian policymakers should consider cooperating with the country's strong hightech sector (Barnes 2021) to find innovative solutions. If, in all its success, the indigenous aircraft carrier programme has prepared India for the previous war, it might turn out to be the country's Maginot Line.

#### **Bibliographie**

- Baark, Erik. 1985. 'Technology Exports to India: Perspectives on Danish Experience'. *Economic and Political Weekly* 20 (45/47): 2027–30.
- Barnes, Samantha. 2021. 'Why 2021 Is India's Best Ever Year for Tech'. *International Banker*, 10 September 2021. https://internationalbanker.com/technology/why-2021-is-indias-best-ever-year-for-tech/.
- BBC News. 2013. 'Indian-Built Arihant Nuclear Submarine Activated', 10 August 2013, sec. India. https://www.bbc.com/news/world-asia-india-23648310.
- Bedi, Rahul. 2020a. 'Inadequate Warships, Delayed Procurement: How Make in India Is Plaguing the Defence Sector'. *The Wire*, 3 December 2020. https://thewire.in/security/make-in-india-defence-navy-china-warships-delayed-procurements.
- ——. 2020b. 'Why Indian Navy's Proposal to Acquire a Third Aircraft Carrier May Not Materialise'. The Wire, 5 December 2020. https://thewire.in/security/navy-third-aircraft-carrier-proposal-materialise-submarine.
- Bhattacharya, Uttam Kumar. 1988. 'Engineering Research Institutes, Technology Development and Economic Growth: A Case Study'. *Economic and Political Weekly* 23 (23): 1179–87.
- Chaturvedi, Sachin. 2015. 'Enhancing India-Africa Development Cooperation'. Brookings. https://www.brookings.edu/research/enhancing-india-africa-development-cooperation/.
- Cowshish, Amit. 2019. 'India's Wobbly Quest for Fighter Aircraft'. *The Interpreter*, 1 March 2019. https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/india-wobbly-quest-fighter-aircraft.
- Dasgupta, Sunil, and Stephen P. Cohen. 2011. 'Arms Sales for India: How Military Trade Could Energize U.S.-Indian Relations'. *Foreign Affairs* 90 (2): 22–26.
- Farley, Robert. 2020. 'An Update on India's Aircraft Carrier Aspirations'. *The Diplomat*, 23 October 2020. https://thediplomat.com/2020/10/an-update-on-indias-aircraft-carrier-aspirations/.
- Gurung, Shaurya Karanbir. 2019. 'Indian Navy Gets Combat Management System for INS Vikrant'. *The Economic Times*, 29 March 2019. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/indian-navy-gets-combat-management-system-for-ins-vikrant/articleshow/68635755.cms.
- Harshe, Rajen. 2002. 'Recasting Indo-African Development Cooperation'. *Economic and Political Weekly* 37 (40): 4116–20.
- Hiranandani, Gulab Mohanlal. 2009. *Transition to Guardianship. The Indian Navy 1991-2000*. New Delhi: Lancer. Ho, Ben Wan Beng. 2018a. 'The Aircraft Carrier in Indian Naval Doctrine'. *Naval War College Review* 71 (1): 71–91.
- ———. 2018b. 'Are Aircraft Carriers Still Relevant?' *The Diplomat*, 15 November 2018. https://thediplomat.com/2018/11/are-aircraft-carriers-still-relevant/.
- 'India Submarine Capabilities'. 2015. The Nuclear Threat Initiative. https://www.nti.org/analysis/articles/india-submarine-capabilities/.
- Joe, Rick. 2021a. 'A Tale of 2 Navies: India and China's Current Carrier and Escort Procurement'. *The Diplomat*, 4 August 2021. https://thediplomat.com/2021/08/a-tale-of-2-navies-india-and-chinas-current-carrier-and-escort-procurement/.
- ——. 2021b. 'A Tale of 2 Navies: India and China's Carrier Airwing Development'. The Diplomat, 11 October 2021. <a href="https://thediplomat.com/2021/10/a-tale-of-2-navies-india-and-chinas-carrier-airwing-development/">https://thediplomat.com/2021/10/a-tale-of-2-navies-india-and-chinas-carrier-airwing-development/</a>.
- Joshi, Saurabh. 2020. 'F/A-18 Pitch to Indian Navy Takes-off with Ski-Jump Trials Boeing & the U.S. Navy Conducted the Trials in August to Prove the Fighter Could Operate from India's INS Vikramaditya & IAC-1 Aircraft Carriers | StratPost'. StratPost, 31 December 2020. https://stratpost.com/f-a-18-pitch-to-indian-navy-takes-off-with-ski-jump-trials/.
- 'Kolkata Class Guided Missile Destroyers'. 2016. Naval Technology. https://www.naval-technology.com/projects/kolkata-class-guided-missile-destroyers/.
- Mani, Sunil. 2013. 'The Science, Technology and Innovation Policy 2013: An Evaluation'. *Economic and Political Weekly* 48 (10): 16–19.
- Military Watch. 2019. 'Indian Navy Giving the Carrier Based Tejas Fighter Another Chance; Prototypes to Deploy from INS Vikramaditya', 6 January 2019. https://militarywatchmagazine.com/article/indian-navy-giving-the-carrier-based-tejas-fighter-another-chance-prototypes-to-deploy-from-ins-vikramaditya.
- 'Arihant Class Submarine'. 2009. Naval Technology. https://www.naval-technology.com/projects/arihant-class/.
- Naval Technology. 2012. 'Naval Barak-8 Missiles, Israel', 26 March 2012. https://www.naval-technology.com/projects/naval-barak-8-surface-air-missiles/.
- ———. 2020. 'Future Ships of the Indian Navy', 11 December 2020. https://www.naval-technology.com/features/future-ships-indian-navy/.

- 'P-16A Class / Brahmaputra Class Frigates'. 2011. Naval Technology. https://www.naval-technology.com/projects/p-16a-class-brahmaputra-class-frigates/.
- Pandit, Rajat. 2015. 'Gen Next Missile Defence Shield Built by Israel and India Clears First Hurdle'. *The Times of India*, 28 November 2015. https://timesofindia.indiatimes.com/india/Gen-Next-missile-defence-shield-built-by-Israel-and-India-clears-first-hurdle/articleshow/49955127.cms.
- Philip, Snehesh Alex. 2021. 'Eye on Mega Deal with Navy, Dassault Will Fly Rafale Marine to India in 2022 for Showcase Trip'. *ThePrint*, 18 October 2021. https://theprint.in/defence/eye-on-mega-deal-with-navy-dassault-will-fly-rafale-marine-to-india-in-2022-for-showcase-trip/751244/.
- Pung, Hans, Laurence Smallman, Mark V. Arena, James G. Kallimani, Gordon T. Lee, Samir Puri, and John F. Schank. 2008. 'Sustaining Key Skills in the UK Naval Industry'. Santa Monica: RAND Corporation.
- Raghuvanshi, Vivek. 2016. 'Russia Offers India Nuclear Aircraft Carrier'. *DefenseNews*, 11 July 2016. https://www.defensenews.com/naval/2016/07/11/russia-offers-india-nuclear-aircraft-carrier/.
- Rai, Ranjit. 2009. 'Indian Navy's Aircraft Carriers'. *India Strategic*, 2009. https://www.indiastrategic.in/topstories241.htm.
- Raina, Himanil. 2018. 'Missing in Action: India's Aircraft Carriers'. *The Interpreter*, 11 October 2018. https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/missing-action-india-aircraft-carriers.
- Roblin, Sebastien. 2019. 'India Is Building a Deadly Force of Nuclear-Missile Submarines'. *The National Interest*, 27 January 2019. https://nationalinterest.org/blog/buzz/india-building-deadly-force-nuclear-missile-submarines-42532.
- Rooks, Timothy. 2020. "Make in India" Looking to Take on China's Tech Industry | DW | 20.05.2020'. DW.COM, 20 May 2020. https://www.dw.com/en/make-in-india-looking-to-take-on-chinas-tech-industry/a-53505972.
- Sharma, Aditya. 2022. 'What Is next in the China-India Border Conflict?' *DW.COM*, 28 January 2022. https://www.dw.com/en/what-is-next-in-the-china-india-border-conflict/a-60586745.
- Sharma, Manasvi Shanker. 2021. 'India Commissions Third Kalvari-Class Submarine'. *Janes*, 11 March 2021. https://www.janes.com/defence-news/news-detail/india-commissions-third-kalvari-class-submarine.
- 'Shivalik Class Frigate India Indian Navy INS Guided Missile Frigate Satpura Sahyadri Datasheet Pictures Photos Video Specifications'. 2015. *Navy Recognition* (blog). 11 March 2015. https://www.navyrecognition.com/index.php/world-naval-forces/asian-navies-vessels-ships-equipment/india-indian-navy-ins-vessels-ships-equipment/india-indian-navy-destroyers-and-frigates/2492-shivalik-class-frigate-india-indian-navy-ins-guided-missile-frigate-satpura-sahyadri-datasheet-pictures-photos-video-specifications.html.
- Shukla, Ajai. 2019. 'Budgetary Woes Put India's Supercarrier "INS Vishal" on Hold'. *Business Standard*, 6 May 2019. https://www.business-standard.com/article/economy-policy/budgetary-woes-put-india-s-supercarrier-ins-vishal-on-hold-119050600047\_1.html.
- Singh, Abhijit. 2016. 'Why the Indian Navy Is Unhappy With Its Carrier-Based Light Combat Aircraft Project'. *The Diplomat*, 3 December 2016. https://thediplomat.com/2016/12/has-the-indian-navy-canceled-its-carrier-based-light-combat-aircraft-project/.
- Singh, Sushant. 2021. 'The Challenge of a Two-Front War: India's China-Pakistan Dilemma'. Stimson Center. https://www.stimson.org/2021/the-challenge-of-a-two-front-war-indias-china-pakistan-dilemma/.
- Subramanian, Arvind, and Josh Felman. 2022. 'India's Stalled Rise'. *Foreign Affairs*, 3 January 2022. https://www.foreignaffairs.com/articles/india/2021-12-14/indias-stalled-rise.
- Sutton, H. I. 2021a. 'India's New Aircraft Carrier, Vikrant, May Get 5th-Generation Fighter'. *Naval News*, 17 March 2021. https://www.navalnews.com/naval-news/2021/03/indias-new-aircraft-carrier-vikrant-may-get-5th-generation-fighter/.
- ——. 2021b. 'The 4 Submarines Competing For The Indian Navy's P-75I Program'. Naval News, 14 October 2021. https://www.navalnews.com/naval-news/2021/10/the-4-submarines-competing-for-the-indian-navys-p-75i-program/.
- 'Talwar Class Guided Missile Frigate, India'. 2012. Naval Technology. https://www.naval-technology.com/projects/talwarclassfrigate/.
- Tarapore, Arzan. 2021. 'The Crisis after the Crisis: How Ladakh Will Shape India's Competition with China'. Lowy Institute. https://www.lowyinstitute.org/publications/crisis-after-crisis-how-ladakh-will-shape-india-scompetition-china.
- The Economic Times. 2017. 'Fighter Jets That Are Compatible with Indian Navy's Fleet', 30 August 2017. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/fighter-jets-that-are-compatible-with-indian-navys-fleet/squadron-goals/slideshow/60292637.cms.
- ——. 2019. 'India, UK in Talks to Build Copycat Naval Supercarrier: Report', 5 May 2019. https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/india-uk-in-talks-to-build-copycat-naval-

- supercarrier-report/articleshow/69186727.cms.
- The Economist. 2022. 'Finding Submarines Is Likely to Get Easier', 27 January 2022. https://www.economist.com/technology-quarterly/2022/01/27/finding-submarines-is-likely-to-get-easier
- The Indian Express. 2022. 'India's First Indigenous Aircraft Carrier Begins Another Phase of Sea Trials', 9 January 2022. https://indianexpress.com/article/india/india-first-indigenous-aircraft-carrier-ins-vikrant-seatrails-7714755/.
- Thomas, Raju G. C. 1990. 'U.S. Transfers of "Dual-Use" Technologies to India'. Asian Survey 30 (9): 825-45.
- Trenin, Dmitri. 2021. 'What Putin Really Wants in Ukraine'. *Foreign Affairs*, 28 December 2021. https://www.foreignaffairs.com/articles/russia-fsu/2021-12-28/what-putin-really-wants-ukraine.
- Unnithan, Sandeep. 2018. 'From India Today Magazine: A Peek into India's Top Secret and Costliest Defence Project, Nuclear Submarines'. *India Today*, 5 November 2018. https://www.indiatoday.in/magazine/the-big-story/story/20171218-india-ballistic-missile-submarine-k-6-submarine-launched-drdo-1102085-2017-12-10.
- Vavasseur, Xavier. 2019. 'MDL Launched 3rd Visakhapatnam-Class Project 15B Destroyer for Indian Navy'. *Naval News*, 20 April 2019. https://www.navalnews.com/naval-news/2019/04/mdl-launched-3rd-visakhapatnam-class-project-15b-destroyer-for-indian-navy/.
- ——. 2021. 'India's GRSE Lays Keel of Its Third Project 17A Frigate'. Naval News, 15 March 2021. https://www.navalnews.com/naval-news/2021/03/indias-grse-lays-keel-of-its-third-project-17a-frigate/.
- Yeo, Mike. 2020. 'China's Missile and Space Tech Is Creating a Defensive Bubble Difficult to Penetrate'. *Defense News*, 1 June 2020. https://www.defensenews.com/global/asia-pacific/2020/06/01/chinas-missile-and-space-tech-is-creating-a-defensive-bubble-difficult-to-penetrate/.

# Not The Economy, Stupid: Eine Studie zu den strategischen Beweggründen Chinas aggressiver Politik gegenüber Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres

Maximilian Ernst, 1

Brussels School of Governance, Free University Brussels (VUB)

Der Slogan "It's the Economy, Stupid", der auf Bill Clintons Wahlstrategen James Carville im Jahr 1992 zurückgeht, wird heutzutage in vielerlei Kontext verwendet, um stilistisch zu untermalen, dass vor allem wirtschaftliche Faktoren einen Sachverhalt bedingen.<sup>2</sup> Erklärungsansätze zu territorialen Disputen im Südchinesischen Meer (SCM) und speziell zu Chinas aggressiver Politik gegenüber Anrainerstaaten argumentieren ähnlich, und es wird der Führung der Kommunistischen Partei Chinas (KPC) unterstellt, vor allem wirtschaftliche Interessen im maritimen Südostasien zu verfolgen.

Chinas aggressive Politik gegenüber Anrainerstaaten des SCM ist in den letzten Jahren aufgrund ihrer potenziell destabilisierenden Wirkung auf die internationale Sicherheit zunehmend in den medialen und akademischen Fokus geraten, insbesondere das illegale Aufschütten von künstlichen Inseln und deren Militarisierung. Neben der Straße von Taiwan wird den territorialen Disputen im SCM höchs-

tes Eskalationspotential zu einem US-Chinesischen Konflikt beigemessen. Die vorherrschenden Erklärungsansätze zu Chinas aggressivem Vorgehen identifizieren vor allem Pekings Willen zur alleinigen Kontrolle über Seehandelsrouten und Ressourcen (Öl, Gas, Fisch) als treibende Kraft, also Faktoren, die unter wirtschaftlichen Interessen bzw. sog. Ökonomischer Sicherheit subsumiert werden können.<sup>3</sup> Weiterhin wird Nationalismus in der chinesischen Bevölkerung als Faktor erkannt, der die Handlungsoptionen der KPC in territorialen Disputen einschränkt.<sup>4</sup> Einige Fachpublikationen monieren jedoch korrekterweise, dass diese Erklärungsansätze zu kurz greifen und verweisen auf Chinas militärstrategische Interessen im SCM.5

Bisher bauen diese Erklärungsansätze jedoch lediglich auf militärstrategische Komponenten auf. Es wird dabei versäumt, den wirtschaftlichen Erklärungsansatz zu widerlegen. Empirische Beobachtungen chinesischer Kooperationsangebote an SCM Anrainerstaaten wurden in diesem Forschungskontext bisher weitgehend ignoriert. Chinas Angebote, gemeinsam

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Der Autor möchte sich beim Center for Maritime Strategy & Security des ISPK, besonders bei Henrik Schilling, für die hervorragende Planung und Durchführung des Dreizack 21 bedanken. Dank geht auch an die Teilnehmer des Seminars für Anregungen und Feedback während des Vortrags, sowie an Fabian Kretschmer für hilfreiche Kommentare zu diesem Aufsatz.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> "It's the Economy, Stupid," *Political Dictionary*, n.d., https://politicaldictionary.com/words/its-the-economy-stupid/.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Michael Lelyveld, "Mideast Oil Drives China Disputes," *Radio Free Asia*, July 18, 2011; Ross Babbage, "Countering China's Adventurism in the South China Sea" (Washington, DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2017), 11-12.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Kheng Swe Lim, "China's Nationalist Narrative of the South China Sea: A Preliminary Analysis," in *Power Politics in Asia's Contested Waters*, ed. Enrico Fels and Truong-Minh Huy Vu (Berlin: Springer, 2016), 159–72; Stein Ringen, *The Perfect Dictatorship: China in the 21st Century* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016), 10-11.
<sup>5</sup> Toshi Yoshihara and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*, 2nd ed. (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2018), 199-203; Sarah Kirchberger and Patrick O'Keeffe, "Chinas Schleichende Annexion Im Südchinesischen Meer–Die Strategischen Hintergründe," *SIRIUS - Zeitschrift Für Strategische Analysen* 3, no. 1 (2019): 3–20.

mit Anrainerstaaten maritime Sicherheit zu gewährleisten und Ressourcen des SCM zu fördern, stehen allerdings im direkten Widerspruch zu der These, dass es der Wille zur alleinigen Kontrolle von Handelswegen und Rohstoffen ist, der Chinas Handeln antreibt. Der Ökonomische Sicherheitsansatz kann also widerlegt werden. Doch wie passen Chinas aggressive Politik gegenüber Anrainerstaaten auf der einen Seite und Angebote zur Kooperation auf der anderen Seite zusammen? Zur Beantwortung dieser Frage ist es hilfreich, zuerst die Hintergründe Chinas militärstrategischer Interessen im SCM zu verstehen.

#### Chinas militärstrategische Interessen

Vor dem Hintergrund des US-Chinesischen strategischen Wettbewerbs, welcher sich nicht nur in der technologisch-industriellen und ideologisch-ökonomischen, sondern auch in einer militärstrategischen Dimension abspielt, ist das SCM von zentraler Bedeutung für China. Es ist Pekings klar formuliertes Ziel, zur Hegemonialmacht im Asiatisch-Pazifischen Raum aufzusteigen.<sup>6</sup> Diesem Ziel steht jedoch die Vormachtstellung des US-Militärs im Pazifik im Weg, sowie US-Allianzen und die maritime Geografie des Westpazifiks, speziell die Inselketten östlich des chinesischen Festlands, verkomplizieren dieses Ziel (vgl. Karte 1). Der Umstand, dass Chinas Küstenmeere mit Ausnahme des SCM nur niedrige Wassertiefen aufweisen, sowie die Präsenz von US-Militärstützpunkten in der Region, erschweren es den chinesischen Streitkräften erheblich, militärische Macht über- und unter der Oberfläche des Pazifiks jenseits der ersten Inselkette zu projizieren.



Karte 1: Die Inselketten des Westpazifiks<sup>7</sup>

Chinas militärstrategischen Interessen im Westpazifik können in drei Dimensionen aufgeteilt werden, welche aufeinander aufbauen. Zuerst ist es für die Volksbefreiungsarmee (VBA) unabdingbar, das SCM in seiner Gesamtheit militärisch zu kontrollieren, und einen sog. Anti-Access Area Denial (A2/AD) Perimeter durchzusetzen.8 Dafür benötigt die VBA konventionelle militärische Infrastruktur sowie offensive und defensive Systeme auf natürlichen und künstlichen Inseln im SCM, z.b. Radaranlagen, Landebahnen, Marschflugkörper, Flugabwehr, und Kampfflugzeuge.9 Ein derartiges militärisches Dispositiv würde es der VBA ermöglichen, US-Streitkräften den Zugang zum SCM Meer zu sperren und deren Bewegung im Westpazifik, inklusive in der Straße von Taiwan, zu erschweren. Einerseits ist A2/AD über das SCM der chinesischen nationalen Sicherheit zuträglich, andererseits ist es ein Baustein für die nächsten zwei Dimensionen.

Peking ist um die Glaubwürdigkeit Chinas nuklearer Abschreckung besorgt, welche bis vor Kurzem auf einem kleinen Arsenal von ca. 350 Sprengköpfen und Interkontinentalraketen beruhte. Alarmiert durch technologische Fortschritte der USA im Bereich der Anti-Ballistic-

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Jinping Xi, *The Governance of China* (Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd., 2014), 53; Yoshihara and Holmes, *Red Star over the Pacific*, 1-2.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Michael Paul and Marco Overhaus, "Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations," in Strategic Rivalry between United States and China: Causes, Trajectories, and Implications for Europe,

ed. Barbara Lippert and Volker Perthes, SWP Research Paper 4 (Berlin: SWP, 2020), 21.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Thomas G. Mahnken, "China's Anti-Access Strategy in Historical and Theoretical Perspective," *Journal of Strategic Studies* 34, no. 3 (2011): 299–323.

<sup>9</sup> Minh Tri Ngo, "China's A2/AD Challenge in the South China Sea: Securing the Air From the Ground," *The Diplomat*, May 19, 2017.

Missile (ABM) Systeme sowie der amerikanischen Conventional Prompt Global Strike (CPGS) Fähigkeit rüstet China sein nukleares Arsenal quantitativ und qualitativ auf und etabliert unter anderem eine nukleare Triade. 10 Für Chinas U-Boot-gestützte nukleare Abschreckung ist das SCM von besonderer Bedeutung, da es Chinas einziges Küstenmeer mit Wassertiefen jenseits von 200m ist.11 Dies ist die zweite Dimension Chinas militärstrategischer Interessen im SCM. Es ist davon auszugehen, dass die chinesische Marine im SCM eine sog. nukleare Bastion verfolgt, also einen sicheren Rückzugsort für nuklearbewaffnete U-Boote, wie sie auch die Sowjetunion in der Barentssee um im Ochotskischen Meer unterhalten hatte. Eine nukleare Bastion ist aus operationeller Sicht weniger komplex wie globale Patrouillen und löst außerdem das Dilemma, dass Chinas nuklearbewaffnete U-Boote nicht der Gefahr ausgesetzt sind, beim Passieren der ersten Inselkette von US oder alliierten Sensoren entdeckt zu werden. 12 Zum Schutz der nuklearen Bastion benötigt die VBA U-Jagd (ASW) Fähigkeiten, welche auf obig beschriebenem A2/AD Perimeter aufbauen und weitere Sensoren und Landebahnen für Hubschrauber- und Patrouillenflugzeuge auf natürlichen und künstlichen Inseln des SCM vorsehen.<sup>13</sup>

Als dritte Dimension ist Chinas Weltraumprogram und der Weltraumbahnhof auf Hainan, einer chinesischen Inselprovinz im Norden des SCM, zu nennen. Zwar findet Chinas Weltraumprogram und seine Rolle in der Modernisierung der VBA in einigen Fachmagazinen Erwähnung,

die Bedeutung des SCM in diesem Zusammenhang ist in den meisten open-source Analysen jedoch abwesend. 14 Der neue Weltraumbahnhof in Wenchang auf der Insel Hainan hat zwei primäre Vorteile gegenüber Chinas existierenden Weltraumbahnhöfen in Xichang, Taiyuan, und Jiuquan auf dem chinesischen Festland. Einerseits wird die Nutzlast dank der Nähe zum Äquator um 15% erhöht. Andererseits ermöglicht der Standort eine Belieferung auf dem Seeweg anstatt auf der Schiene. Beide Faktoren erhöhen die Kapazität des Weltraumbahnhofes Wenchang, schwere Ausrüstung, etwa für die Tiangong-2 Raumstation, in den Orbit zu befördern, welche sowohl zivile als auch militärische Funktionen haben wird. 15 Raketen, die in Wenchang starten, werden je nach vorgesehenem Orbit entlang verschiedener Korridore über das SCM aufsteigen. Während des Aufstiegs sind Raketen besonders durch kinetische und elektronische Kampfführung gefährdet. 16 Ein A2/AD Perimeter über dem SCM würde es der VBA erlauben, derartige Gefährdungen des chinesischen Weltraumprograms weitgehend zu unterbinden.

## Chinas Angebote zur Kooperation in Maritimer Sicherheit und Gemeinsamer Förderung von Rohstoffen

Chinas Beziehungen mit den Anrainerstaaten des SCM über die letzten Jahrzehnte ist durchwachsen, und es wechseln sich Episoden mit eskalierenden Konflikten und militärischen Konfrontationen mit Episoden der Annäherung und wirtschaftlicher Zusammenarbeit ab. Dies

Thomas G. Mahnken et al., "Understanding Strategic Interaction in the Second Nuclear Age" (Washington, DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2019), 72-75; U.S.
 Department of Defense, "Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2020," Annual Report to Congress (Washington, DC: Office of the Secretary of Defense, 2020), 49, 55-56, 60-62, 90-94.
 Das SCM hat eine durchschnittliche Tiefe 1210m,

ist in einigen Regionen aber bis zu 4300m tief. Siehe auch: Sarah Kirchberger, Assessing China's Naval Power (Berlin: Springer, 2015), p. 47-49.

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Kirchberger and O'Keeffe, "Chinas Schleichende Annexion Im Südchinesischen Meer," 12.

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> Sam LaGrone, "China Reclaimed Land for South

China Sea Anti-Submarine Helicopter Base Near Vietnam," *USNI News*, February 15, 2016; Gregory B. Poling, "The Conventional Wisdom on China's Island Bases Is Dangerously Wrong," *War on the Rocks*, January 10, 2020.

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Eine wichtige Ausnahme ist Kirchberger und O'Keeffe "Chinas Schleichende Annexion im Südchinesischen Meer," 12-17.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Kevin Pollpeter et al., "China Dream, Space Dream: China's Progress in Space Technologies and Implications for the United States" (U.S.-China Economic and Security Review Commission, February 2015), 98; Spaceflight101, "Shijian-18 Satellite & DFH-5 Platform," January 2021.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Defense Intelligence Agency, "Challenges to Security in Space" (DIA, February 2019), 8-10.

ist beispielsweise anhand der Beziehungen zwischen China und den Philippinen zu beobachten. Während die zwei Staaten Anfang der 1990er noch im Disput über Mischief Reef waren, näherte sich Manila unter der Präsidentschaft von Gloria Macapagal Arroyo in den frühen 2000ern Peking an.<sup>17</sup> Neben wachsendem wirtschaftlichen Austausch resultierte dies in den Jahren 2004/5 auch in Vorhaben zur Kooperation in maritimer Sicherheit, Katastrophenvorsorge, und gemeinsamer Erschließung von Ressourcen. 18 Weiterhin wurde das Joint Marine Seismic Undertaking (JSMU) beschlossen – ein gemeinsames Projekt dem später auch Vietnam beitrat - das die Erschließung von Kohlenwasserstoffvorkommen auf dem Boden des SCM zum Ziel hat. 19 In den folgenden Jahren verschlechterten sich die Chinesisch-Philippinischen Beziehungen jedoch, ein Trend der sich unter der Präsidentschaft von Benigno Aquino III (ab Juni 2010) fortsetzte und in dem Disput um den Scarborough Shoal, ein Riff innerhalb der Philippinischen Exclusive Economic Zone (EEZ) im April 2012 kulminierte.20 Dies wiederum hatte chinesische Sanktionen, darunter die Sanktionierung von Fruchtimporten und die Reduzierung chinesischer Touristen, zur Folge.<sup>21</sup> Die Philippinen brachten im Januar 2013 ihrerseits eine Anklage gegen China vor das internationale Schiedsgericht in Den Haag, welche Chinas illegale Aufschüttung von Inseln sowie mit UN-CLOS unvereinbare territoriale Ansprüche zum

Gegenstand hatte. Dieser Prozess wurde 2016 im Sinne des Klägers entschieden.<sup>22</sup>

Der im Juni 2016 neu ins Amt gewählte Präsident Rodrigo Duterte kehrte jedoch Manilas China Politik um 180 Grad, ignorierte das Urteil des Schiedsgerichts, und kündigte an, dass er den territorialen Disput bilateral mit China beilegen werde.<sup>23</sup> Nur eine Woche nach Dutertes Besuch in Peking im Oktober 2016 gewährte Chinas Küstenwache philippinischen Fischern Zugang zum Scarborough Shoal, welcher sich seit April 2012 unter chinesischer Kontrolle befand.<sup>24</sup> Im Dezember 2016 stand sogar die Formierung einer gemeinsamen chinesisch-philippinischen Küstenwache im Raum, was jedoch nicht umgesetzt wurde.<sup>25</sup> In den zwei darauffolgenden Jahren tauschten sich Manila und Peking über Kooperationsprojekte in Bereichen des Meeresumweltschutzes, Fischerei, Meeresforschung, Kohlenwasserstoffförderung aus und avancierten eine Implementierung des 1995 Code of Conduct (CoC) sowie der 2002 Declaration of Conduct (DoC) mit ASEAN.<sup>26</sup> Es legten sogar Schiffe der chinesischen Marine im philippinischen Davao an.<sup>27</sup>

## Synthese: Kooperation als Mittel zum Zweck der Kontrolle über das Südchinesische Meer

Das Beispiel Chinas Politik gegenüber den Philippinen seit den 1990ern zeigt, dass Peking wiederholt Angebote zur Kooperation in maritimer Sicherheit und zur gemeinsamen Erschließung von Ressourcen unterbreitet hat.

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Renato Cruz De Castro, "Twenty-First Century Philippines' Policy Toward an Emergent China: From Equi-Balancing to Strategic Balancing," *Asian Politics & Policy* 8, no. 2 (2016): 305–28, (311).

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> Ian Storey, "China and the Philippines: Moving Beyond the South China Sea Dispute," *China Brief* 6, no. 17 (May 9, 2007).

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> Ernest Z. Bower, "The JMSU: A Tale of Bilateralism and Secrecy in the South China Sea," Southeast Asia Program (Washington, DC: CSIS, July 27, 2010).

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Renato Cruz De Castro, "The Aquino Administration's Balancing Policy against an Emergent China: Its Domestic and External Dimensions," *Pacific Affairs* 87, no. 1 (March 1, 2014): 5–27.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Peter Harrell, Elizabeth Rosenberg, and Edoardo Saravalle, "China's Use of Coercive Economic Measures" (Center for a New American Security, June 2018), 9.

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> Permanent Court of Arbitration, "PCA Case No 2013-19 (The South China Sea Arbitration)," Award (The Hague, July 12, 2016).

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> Ankit Panda, "Philippine President Rodrigo Duterte Meets Xi Jinping: First Takeaways," *The Diplomat*, October 21, 2016.

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Emily Rauhala, "South China Sea Dispute: China Has Quietly Stopped Chasing Fishermen from Contested Shoal," *Sydney Morning Post*, October 29, 2016.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Prashanth Parameswaran, "China, Philippines Mull New Coast Guard Cooperation," *The Diplomat*, December 17, 2016.

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Kristin Huang, "Beijing Sees Joint Energy Venture with Manila as a 'Model' for Resolving South China Sea Disputes," *South China Morning Post*, July 26, 2017.

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> SCMP, "Duterte Visits Chinese Warships in Hometown Davao in First Philippines Port Call since 2010," South China Morning Post, May 1, 2017.

Der gängige Erklärungsansatz der ökonomischen Interessen, die China im SCM angeblich verfolgt, hält diesen empirischen Beobachtungen nicht stand: It's not the economy, stupid. Der Anrainerstaat muss "lediglich" Chinas territoriale Ansprüche anerkennen, und China wird Zugang zu Ressourcen gewähren oder Kooperationsprojekte zur gemeinsamen Förderung herantragen. Hierbei sei angemerkt, dass Peking vom Anrainerstaat erwartet, seine territorialen Ansprüche innerhalb der eigenen EEZ abzutreten. Dies war beispielsweise während den Präsidentschaften von Arroyo und Duterte der Fall, die wirtschaftliche Beziehungen mit China über territoriale Souveränität priorisierten. Während der Amtszeit von Aquino wiederum wurden derartige Kooperationsprojekte nicht unterbreitet.

Diese Beobachtungen widerlegen nicht nur den ökonomischen Erklärungsansatz, sie unterstützen darüber hinaus das Argument, dass es vielmehr militärstrategische Interessen sind, die Pekings Politik gegenüber SCM Anrainerstaaten bedingen. Das erlaubt die Schlussfolgerung, dass Chinas Angebote zur Kooperation, ebenso wie seine aggressive Politik, jeweils Mittel zum Zweck sind, letztendlich unangefochtene militärische Kontrolle über das SCM zu erlangen. China bevorzugt zwar Kooperationsprojekte um seine territorialen Ansprüche zu konsolidieren, schreckt aber vor wirtschaftlichem und militärischem Druck nicht zurück um seine strategischen Ziele im SCM und im Westpazifik schlussendlich zu erreichen.

#### **Bibliographie**

- Ankit Panda, "Philippine President Rodrigo Duterte Meets Xi Jinping: First Takeaways," *The Diplomat*, October 21, 2016, https://thediplomat.com/2016/10/philippine-president-rodrigo-duterte-meets-xi-jinping-first-takeaways/.
- Defense Intelligence Agency, "Challenges to Security in Space" (DIA, February 2019), 8-10.
- Emily Rauhala, "South China Sea Dispute: China Has Quietly Stopped Chasing Fishermen from Contested Shoal," *Sydney Morning Post*, October 29, 2016, https://www.smh.com.au/world/south-china-sea-dispute-china-has-quietly-stopped-chasing-fishermen-from-contested-shoal-20161029-gsdlbs.html.
- Ernest Z. Bower, "The JMSU: A Tale of Bilateralism and Secrecy in the South China Sea," Southeast Asia Program (Washington, DC: CSIS, July 27, 2010).
- Gregory B. Poling, "The Conventional Wisdom on China's Island Bases Is Dangerously Wrong," *War on the Rocks*, January 10, 2020, https://warontherocks.com/2020/01/the-conventional-wisdom-on-chinas-island-bases-is-dangerously-wrong/.
- lan Storey, "China and the Philippines: Moving Beyond the South China Sea Dispute," China Brief 6, no. 17 (May 9, 2007).
- Jinping Xi, The Governance of China (Beijing: Foreign Languages Press Co. Ltd., 2014), 53
- Kevin Pollpeter et al., "China Dream, Space Dream: China's Progress in Space Technologies and Implications for the United States" (U.S.-China Economic and Security Review Commission, February 2015), 98
- Kheng Swe Lim, "China's Nationalist Narrative of the South China Sea: A Preliminary Analysis," in *Power Politics* in Asia's Contested Waters, ed. Enrico Fels and Truong-Minh Huy Vu (Berlin: Springer, 2016), 159–72
- Kristin Huang, "Beijing Sees Joint Energy Venture with Manila as a 'Model' for Resolving South China Sea Disputes," *South China Morning Post*, July 26, 2017, https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2104097/beijing-sees-joint-energy-venture-manila-model.
- Michael Lelyveld, "Mideast Oil Drives China Disputes," *Radio Free Asia*, July 18, 2011, https://www.rfa.org/eng-lish/commentaries/energy\_watch/oil-07182011103202.html
- Michael Paul and Marco Overhaus, "Security and Security Dilemmas in Sino-American Relations," in *Strategic Rivalry between United States and China: Causes, Trajectories, and Implications for Europe*, ed. Barbara Lippert and Volker Perthes, SWP Research Paper 4 (Berlin: SWP, 2020), 21.
- Minh Tri Ngo, "China's A2/AD Challenge in the South China Sea: Securing the Air From the Ground," *The Diplomat*, May 19, 2017, https://thediplomat.com/2017/05/chinas-a2ad-challenge-in-the-south-china-sea-securing-the-air-from-the-ground/.
- Permanent Court of Arbitration, "PCA Case No 2013-19 (The South China Sea Arbitration)," Award (The Hague, July 12, 2016), https://pcacases.com/web/sendAttach/2086.

- Peter Harrell, Elizabeth Rosenberg, and Edoardo Saravalle, "China's Use of Coercive Economic Measures" (Center for a New American Security, June 2018), 9.
- Prashanth Parameswaran, "China, Philippines Mull New Coast Guard Cooperation," *The Diplomat*, December 17, 2016, https://thediplomat.com/2016/12/china-philippines-mull-new-coast-guard-cooperation/.
- Renato Cruz De Castro, "The Aquino Administration's Balancing Policy against an Emergent China: Its Domestic and External Dimensions," *Pacific Affairs* 87, no. 1 (March 1, 2014): 5–27.
- Renato Cruz De Castro, "Twenty-First Century Philippines' Policy Toward an Emergent China: From Equi-Balancing to Strategic Balancing," *Asian Politics & Policy* 8, no. 2 (2016): 305–28, (311).
- Ross Babbage, "Countering China's Adventurism in the South China Sea" (Washington, DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2017), 11-12.
- Sam LaGrone, "China Reclaimed Land for South China Sea Anti-Submarine Helicopter Base Near Vietnam," *USNI News*, February 15, 2016, https://news.usni.org/2016/02/15/china-reclaimed-land-for-south-china-sea-anti-submarine-helicopter-base-near-vietnam
- Sarah Kirchberger and Patrick O'Keeffe, "Chinas Schleichende Annexion Im Südchinesischen Meer–Die Strategischen Hintergründe," SIRIUS Zeitschrift Für Strategische Analysen 3, no. 1 (2019): 3–20.
- Sarah Kirchberger, Assessing China's Naval Power (Berlin: Springer, 2015), p. 47-49.
- SCMP, "Duterte Visits Chinese Warships in Hometown Davao in First Philippines Port Call since 2010," *South China Morning Post*, May 1, 2017, https://www.scmp.com/news/asia/diplomacy/article/2092036/duterte-visits-chinese-warships-hometown-davao-first-philippines.
- Spaceflight101, "Shijian-18 Satellite & DFH-5 Platform," January 2021, https://spaceflight101.com/long-march-5-shijian-18/shijian-18/.
- Stein Ringen, *The Perfect Dictatorship: China in the 21st Century* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016), 10-11.
- Thomas G. Mahnken et al., "Understanding Strategic Interaction in the Second Nuclear Age" (Washington, DC: Center for Strategic and Budgetary Assessments, 2019), 72-75
- Thomas G. Mahnken, "China's Anti-Access Strategy in Historical and Theoretical Perspective," *Journal of Strategic Studies* 34, no. 3 (2011): 299–323.
- Toshi Yoshihara and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*, 2nd ed. (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2018)
- U.S. Department of Defense, "Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2020," Annual Report to Congress (Washington, DC: Office of the Secretary of Defense, 2020), 49, 55-56, 60-62, 90-94.

## Russland – Konkurrent oder Verbündeter Chinas?

Caroline Wegener

Deutsche Marine

Die Frage, ob es sich bei den beiden Akteuren um Konkurrenten oder um Verbündete und damit eine nicht zu unterschätzende Allianz im Osten handelt, kann nicht pauschal beantwortet werden. Ich möchte daher unterschiedliche Aspekte von Kooperationsräumen darstellen und die Vielschichtigkeit der Gemeinsamkeiten, aber auch der Unterschiede beider Länder skizzieren. Hierbei werde ich zunächst einen historischen Abriss vornehmen. Als ausgewählte Dimensionen möchte ich politische Kooperationen, beispielweise im UN-Sicherheitsrat; militärische Zusammenarbeit; ökonomische Verbindungen wie die neue Seidenstraße, aber auch die wirtschaftlichen Abhängigkeiten voneinander und schlussendlich kulturelle Unterschiede betrachten.

#### Historische Darstellung der Beziehung

Blickt man auf die historische Entwicklung der Beziehung zwischen Russland und China, wird schnell deutlich, dass diese von Konflikten, behutsamen Versuchen der Annäherung und einem stetigen Vergleichen der politischen Einflussnahme in der Weltordnung, geprägt ist. Die Annäherung beider Länder scheint hierbei nur dann zu funktionieren, wenn Russland oder China wirtschaftlich gefestigt sind und einer über den anderen dominieren kann. Auch ist die gemeinsame Beziehungsentwicklung eine Geschichte der Ausgrenzung durch den Westen und daher ein Bund aus der Not heraus.

Bereits seit dem 16. Jahrhundert finden wir ein starkes, expansionsfreudiges Zarenreich Russland vor. Als das Kaiserreich China 1860 nachhaltig geschwächt ist, macht Russland seinen Anspruch in der Region geltend. Diese Imperialismusbestrebungen lassen den Konflikt 1900 im Russisch-Chinesischen Krieg gipfeln. Trotz des angespannten Verhältnisses kommt es 1917, nach der russischen Oktoberrevolution, zu einer Annäherung "unter Kommunisten".

Als China 1949 die Volksrepublik China ausruft, wendet sich der Westen ab. Aus Mangel an Alternativpartnern und aufgrund ähnlicher politischer Wertevorstellungen entsteht 1950 die Sowjetisch-Chinesische Allianz, welche besonders durch militärische Kooperation und wirtschaftliche Unterstützung seitens Russlands geprägt ist. Die Zeichen der Verbindung stehen gut und so wird sogar ein Freundschaftsvertrag (1950-1956) geschlossen, welcher der Volksrepublik China Wirtschaftshilfen zusichert und insgesamt ein Gegengewicht zu den USA bilden soll. Doch der Friede ist von kurzer Dauer. Bereits 1956 bröckelt die Kooperation aufgrund der Unterschiede in der Regierungsführung beider Länder. Die ideologischen Konflikte manifestieren sich bis 1960 und führen final zu einem offenen Bruch, an dessen Ende sich sogar Truppen gegenüberstehen. Erst 1985 kommt es zu einer Wiederannäherung. Auch diese ist eher dadurch begründet, dass die USA sich aufgrund der Taiwanfrage von China abwenden und die Volksrepublik erneut, außenpolitisch isoliert, nach Verbündeten sucht. Präsident Gorbatschow zeigt Einsicht im Zusammenhang mit ungelösten Grenzstreitigkeiten und bietet sich als williger Partner und Rüstungslieferant an. Getrieben durch den Wunsch Chinas, keine Intervention der Amerikaner in Taiwan zuzulassen und dem Willen Russlands, keine Ausbreitung der NATO in Richtung Osten zu erlauben, manifestiert sich bei der Verbindung ein gemeinsames Streben gegen die USA. Doch dann zerfällt die Sowjetunion. Nach einem kurzen und erfolglosen Versuch der Russischen Föderation sich an den Westen anzunähern, kommt es 1994 zu einer konstruktiven Partnerschaft mit China, die sich 1996 in eine strategische umwandelt. Beide Länder versprechen, sich stärker auf die Politik in Zentralasien zu fokussieren<sup>1</sup>, um ein Gegengewicht zu den USA und der EU darzustellen. Spannend an der neuen Kooperation ist, dass sich das Kräftegleichgewicht gewandelt hat und nun Russland von China abhängig ist. 2001 wird ein weiterhin befristeter Freundschaftsvertrag geschlossen, welcher als Nachbarschaftsvertrag 2021 intensiviert und verlängert wird<sup>2</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> 4+1 Gespräche zu Grenzfragen daraus entsteht 2001 SCO (Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit)

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> deutschlandfunk.de, 07/2021

## Dimensionen der Kooperation: Politik und Strategie

Die gemeinsame Geschichte der beiden Länder skizziert ein stetiges Auf und Ab. Eines kristallisiert sich jedoch deutlich heraus: Der Wille, durch gemeinsames Streben ein Gegengewicht zum Westen darzustellen, um eigene politische Interessen voranzutreiben. Wie bereits dargestellt, wandelte sich die Kooperation zuletzt in eine Strategische um. Dies lässt sich politisch besonders deutlich anhand des UN-Sicherheitsrats aufzeigen. Beide Mächte sind hier ständige Mitglieder und damit Vetomächte. Auch wenn beide nicht komplett die politischen Ziele des jeweils anderen teilen, geben sie sich uneingeschränkt Rückendeckung durch Passivität. Präsident Putin formulierte dies beispielsweise 2020: "Wir respektieren die Souveränität und territoriale Einheit der Volksrepublik China und halten alle Fragen hinsichtlich Hongkongs für innenpolitische Angelegenheiten."3 Er verurteilte damit US-Sanktionen gegen China. Auch ist auffällig, dass beide Länder im Sicherheitsrat oft gleich abstimmen bzw. sich gegenseitig durch ein Veto bei Entscheidungen schützen.

#### Dimensionen der Kooperation: Militär

Wenn wir darüber sprechen, ob es sich bei beiden Ländern um Verbündete handelt, stellt sich immer auch die Frage, von welcher Art und Qualität das Bündnis ist. Lange Zeit konnte man davon sprechen, dass es zwischen China und Russland zwar eine militärische und sicherheitspolitische Zusammenarbeit gab, keineswegs konnte jedoch von einer Allianz gesprochen werden<sup>4</sup>. Dies hat sich grundlegend geändert. Noch 1900 war China der wichtigste Abnehmer russischer Waffen<sup>5</sup>. Durch Technologietransfer ist China heute in der Lage selbst Waffen herzustellen und auch der strategische Ausbau einer Militärbasis in Tadschikistan

2019, um Patrouillen in Afghanistan zu ermöglichen, zeigt, dass China keineswegs mehr des russischen Schutzes bedarf. Vielmehr ist die militärische Verbindung nun in gemeinsamen Militärübungen<sup>6</sup> offenkundig und zeigt eine neue Qualität. Auch wenn beide Nationen davon sprechen, dass es sich noch nicht um eine Allianz, sondern nur um eine enge Zusammenarbeit handle<sup>7</sup>, so ist die Verbindung doch durch gegenseitigen Respekt<sup>8</sup> und das Erschließen neuer Übungsräume z.B. im Westpazifik<sup>9</sup> geprägt.

#### Dimensionen der Kooperation und Konfliktfeld: Wirtschaft

Wie ich bereits dargestellt habe, liegt das Streben beider Länder in einer Verschiebung des wirtschaftlichen Zentrums nach Asien. Hierfür war die Gründung der Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SCO) 2001 richtungsweisend<sup>10</sup>. Ebenso wurde ein Ministerium zur Entwicklung des Fernen Ostens in Russland etabliert. Präsident Putin vertiefte die Wirtschaftsbeziehungen zu China. Bilaterale Verträge in Milliardenhöhe wurden geschlossen und Großprojekte, wie die Gaspipeline Sila Sibiri, welche seit 2019 von Gazprom betrieben wird, wurden angestoßen. Große Worte und Bilder einer starken Freundschaft zwischen zwei Staatsmännern prägten die Medien und es wurde von einem neuen "Tandem der Weltpolitik"<sup>11</sup> geschrieben. Putin selbst sagte, "man will den chinesischen Wind in den Segeln der russischen Wirtschaft einfangen."12 und wolle gemeinsam durch den wirtschaftlichen Fortschritt und das Gewicht in der Welt eine Führungsfunktion einnehmen. Diese Einschätzung scheitert jedoch an der Realität. Denn weder sind die Beziehungen gleichberechtigt, wie Putin es gerne hätte, noch sind sie realistisch bedienbar von russischer Seite.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> deutschlandfunk.de, 07/2020

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Vgl. Becker, Christian (4/2016): Choosing your partners. In: Arbeitspapiere Sicherheitspolitik BAKS Berlin

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Beispiel: Moderne Kampfjets und Luftabwehrsysteme (S-400)

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Beispiel: Militärübung WOSTOK 2018 mit 300.000 russischen und 3.000 chinesischen Soldaten

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> dekoder.de 10/2019

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Beispiel: Bei der Parade zum Tag des Sieges 2020

marschieren auch chinesische Soldaten in der Ehrenformation mit

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Büssow, Vincent (2021): China und Russland schicken Kriegsschiffe in Richtung Japan – Bedrohliche Lage im Westpazifik. In: Frankfurter Rundschau.

<sup>&</sup>lt;sup>10</sup> The Shanghai Co-operation Organization: China's Changing Influence in Central Asia, 2005

<sup>&</sup>lt;sup>11</sup> bpb.de, 10/2019

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> derpragmaticus.com, 06/2018

Neben aller Kooperationsräume offenbart sich das erste Konfliktfeld im Außenhandel beider Länder. Hierbei beziehe ich mich auf die Zahlen der Entwicklung des russisch-chinesischen Handels zur Erklärung meiner Einschätzung. In der Ausgangslage um 1990 sehen wir zum einen Russlands kollabierte Planwirtschaft und seine wirtschaftlichen Probleme. Gegensätzlich dazu ist in China ein regelrechter Wirtschafts-Boom zu beobachten. Zwar ist der bilaterale Handel seit 2014 um knappe 26% gestiegen, doch hier lohnt sich ein Blick in die Exportgüter. Während Russland zu 76% fossile Energieträger sowie Waffen exportiert, importiert es lediglich zu 57% Maschinen und Elektronik aus China<sup>13</sup>. Russland ist somit stark abhängig von Chinas Import<sup>14</sup>. Doch China sucht sich mit der neuen Seidenstraßen-Initiative und dem angesprochenen Technologietransfer eine Alternative, um nicht mehr an Russland gebunden zu sein. Genau hier tritt ein großer Konfliktherd auf<sup>15</sup>. Während sich China auf wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung konzentriert, scheint Russland nur partizipieren zu wollen, um weiterhin Garantiemacht zu bleiben und somit seinen politischen Einfluss zu sichern. Faktisch ist es jedoch fraglich, ob Russland über die wirtschaftlichen Möglichkeiten verfügt, bei dieser Entwicklung mitzuhalten oder ob es bereits durch China abgehängt wurde.

#### Konfliktfeld: Gesellschaft

So stark die Verbindung zwischen den beiden Regierungschefs auch zu sein scheint, sie kann nicht über die Differenzen der russischen Bevölkerung zur chinesischen hinwegtäuschen. Nicht selten wird von der "Gelben Gefahr" oder der "Chinesischen Bedrohung"<sup>16</sup> gesprochen. Der demografische Druck und die Sorge vor Wanderarbeitern sind besonders an den Grenzregionen groß<sup>17</sup>. 10.000 illegale chinesische Einwanderer nehmen der Bevölkerung die raren Beschäftigungsmöglichkeiten in Russlands Osten weg, da sie oft für einen Bruchteil des Lohnes arbeiten. Darüber hinaus kaufen chinesische Großkonzerne teilweise ganze

Städte in Russland auf. Fast zwei Drittel der Holzimporte aus der russischen Taiga werden nach China exportiert und es wird von einer dramatischen Verschmutzung der russischen Böden durch chinesische Bauern berichtet. 18 All diese Faktoren sorgen für Ängste und Wut auf Seiten der russischen Bevölkerung. Die eher konservativen Russen tun sich schwer mit den zukunftsorientierten und technisch versierten Chinesen, denen es scheinbar bei allem nur um Optimierung und den eigenen Nutzen zu gehen scheint.

#### Fazit:

Betrachten wir die Kooperations- und Konfliktfelder, wird klar, dass die Entwicklung der Beziehungen insgesamt zu einer Intensivierung der Kooperation geführt hat. Beide Nationen streben eine multipolare Weltordnung an, wel-Staatensouveränitätsprinzip oberste Stelle setzt. Beide wollen sich hier besonders auf Asien fokussieren. Dies zeigt sich in Infrastrukturvorhaben. In Bezug auf politische Zusammenarbeit stehen sie einer liberalen Weiterentwicklung des Völkerrechtes kritisch gegenüber. Militärisch kann zwar noch nicht von einer Allianz gesprochen werden, aber es ist zu beobachten, dass sich die gemeinsame Übungstätigkeit intensiviert. Auch kann festgehalten werden, dass durch gemeinsame Patrouillen im Pazifik ein Wandel hin zu einer Art Bündnistreue aufzukeimen scheint.

Auf der anderen Seite ist ein Ungleichgewicht zwischen den Ländern offenkundig, welches sich besonders in der wirtschaftlichen Relevanz zueinander manifestiert. Während China sich immer mehr von Russland abkapselt und unabhängig milliardenschwere Handelsabkommen mit Europa trifft, ist Russland massiv von den Importen Chinas abhängig. Es ist demnach fraglich, ob eine multipolare Weltordnung mit Russland als gleichberechtigtem Partner entstehen wird oder ob nicht vielmehr von einer Juniorrolle Russlands ausgegangen werden muss, welche aufgrund des demografischen, informationstechnologischen und finanziellen

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup> bpb.de, 10/2019

<sup>&</sup>lt;sup>14</sup> Russ. Anteil am chin. Außenhandel 1,9%; chin. Anteil am russ. Außenhandel 15%.

 <sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Beispiel: Bei Ausbau Seidenstraße
 Eisenbahnschienen nötig, aber innerrussische
 Projekte stagnieren. China tritt ein und investiert

mehr in russischen Fernen Osten als Regierung.

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> bpb.de, 10/2019

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Beispiel: An Fluss Amur in Nordprovinz Chinas stehen 140 Mio. Chinesen 6 Mio. Russen gegenüber.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> bpb.de, 10/2019

Übergewichts Chinas entsteht. Die folgenden Jahre werden richtungsweisend sein, ob Russland es schafft, sich an China zu orientieren, ohne dabei in eine außenpolitische oder wirtschaftliche Abhängigkeit zu China zu verfallen.

Nichtsdestotrotz kann für diese Abhandlung festgehalten werden, dass Russland und China durchaus eine strategisch wertvolle Kooperation pflegen, welche, vielleicht auch aus Mangel an Alternativen, für beide momentan zielführend und zukunftssichernd ist.

#### **Bibliographie**

- Alexander Lukin: China and Russia: The new Rapprochement, 2018, Polity Press.
- Anastasia Vishnevskaya-Mann : Russland und China, In: Dekoder: https://www.dekoder.org/de/gnose/russland-china-beziehung-sanktionen (27.01.2022), 10/2019.
- Anastasia Vishnevskaya-Mann: Dekoder: Russland und China: Eine asymmetrische Partnerschaft?, In: Bundeszentrale für Politische Bildung: https://www.bpb.de/themen/europa/russland-analysen/2019/298011/dekoder-russland-und-china-eine-asymmetrische-partnerschaft/ (27.01.2022), 10/2019.
- Andrew Radin et. al.: China-Russia Cooperation: Determining Factors, Future Trajectories, Implications for the United States, 2021, RAND-Cooperation, RAND Cooperation.
- Becker, Christian (4/2016): Choosing your partners. Wie fest ist die chinesisch-russische Partnerschaft? In: Arbeitspapiere Sicherheitspolitik BAKS. Berlin
- Büssow, Vincent (2021): China und Russland schicken Kriegsschiffe in Richtung Japan Bedrohliche Lage im West-pazifik. In: Frankfurter Rundschau 27.10.2021. https://www.fr.de/politik/china-russland-japan-usa-grossbritannien-taiwan-kriegsschiffe-militae-west-pazifik-konflikt-91076477.html
- Chien-peng Chung: The Shanghai Co-operation Organization: China's Changing Influence in Central Asia, 2005, Cambridge University Press.
- K. R. Bolton: Russia and China: An Approaching Conflict?, 2009, K.R. Bolton, in: Journal of social, political and economic Studies, Vol. 34 No. 2, Summer, S. 154-194.
- Moritz Pieper: The Making of Eurasia: Competition and Cooperation between China's Belt and Road Initiative and Russia, 2022, Tauris.
- O.A.: Russisch-chinesischer Nachbarschaftsvertrag Strategische Freunde, In: Deutschlandfunk: https://www.deutschlandfunk.de/russisch-chinesischer-nachbarschaftsvertrag-strategische-100.html (27.01.2022), 07/2021.
- Sören Urbansky: Russisch-chinesische Beziehungen, Dossier Russland, In: Bundeszentrale für Politische Bildung: https://www.bpb.de/themen/europa/russland/269059/russisch-chinesische-beziehungen/ (27.01.2022), 05/2018.
- Stefan Hedlund: Russland und China: Kommt das "Groß-Eurasien"?, In: Der Pragmatist: https://www.derpragmaticus.com/r/gross-eurasien/ (27.01.2022), 06/2018.
- Thielko Grieß: Russland und China Partnerschaft statt Rivalität, In: Deutschlandfunk: https://www.deutschlandfunk.de/russland-und-china-partnerschaft-statt-rivalitaet-100.html (27.01.2022), 07/2020.
- Tianfang Cheng: A History of Sino-Russian Relations, 1957, Public Affairs Press.

## Seekabel als Maritime Kritische Infrastruktur

Jonas B. Franken

Lehrstuhl Wissenschaft und Technik für Frieden und Sicherheit (PEASEC) der TU Darmstadt

#### **Einleitung**

Das Internet ermöglicht viereinhalb Milliarden Menschen den Zugang zu Information und Kommunikation. Doch im Gegensatz zur Vorstellung vieler Nutzer\*innen ist das Internet keine Technologie, die primär im nicht-physischen Äther oder einer abstrakten Cloud stattfindet. Vielmehr muss es aufgrund der enormen Datenmengen, die den heutigen Internetkonsum kennzeichnen, auf hochleistungsfähige Infrastrukturen zurückgreifen, die deren Transport erst ermöglichen. Die wichtigste Infrastruktur für den internationalen Datenverkehr sind die sog. Backbone-Netze. Sie bestehen aus Glasfaserkabeln an Land und in See, sowie den größten Datenzentren, an denen die Kabel zusammenlaufen. An 98% der international versandten Datenpakete sind Seekabel beteiligt, was sie fraglos zum zentralen Bestandteil des Internets macht (Winseck, 2017). Sie gehören meist internationalen Konsortien, größeren Telekommunikationsunternehmen oder neuerdings amerikanischen Technologieriesen (Bueger & Liebetrau, 2021; Mauldin, 2021). Die millionenteure Planung und Installation eines Kabels dauert ca. 5 Jahre, wobei durch die Bandbreite von mehreren TB/s eine ökonomisch sinnvolle Nutzungsdauer von ca. 25 Jahren angestrebt wird. Eine Weltkarte (Abb. 1) ermöglicht einen ersten Einblick in die Strukturen des Netzes (Infrapedia, 2021). Bestimmte Regionen im Globalen Norden (Europa, Nordamerika, Süd- und Ostasien und Arabien) sind dabei mit einem offensichtlich engeren Netz mit mehr Seekabeln verbunden, im Gegensatz zu den Regionen des Globalen Südens (Süd- und Mittelamerika, Afrika, Ozeanien).



Abb. 1: Das globale Seekabelnetz im Überblick (Screenshot https://www.infrapedia.com) Februar 2022

In den Peripherien der physischen Anbindung sind die Wahrscheinlichkeiten eines Totalausfalls des Internets aufgrund fehlender Alternativrouten, über die Daten umgeleitet werden können, in der Regel höher als in deren Zentren (Franken, Reinhold, Reichert, & Reuter, 2022). Sogenannte "Internet-Blackouts" aufgrund von Seekabelausfällen kommen dennoch recht selten vor, da selbst im Globalen Süden häufig Alternativrouten vorhanden sind. Bei Betrachtung der letzten drei nennenswerten Fälle auf den Northern Marianas 2015 (Dickey et al., 2019), sowie Tonga 2019 (Westbrook, 2019) und 2022 (Duckett, 2022) zeigt sich ein Muster: Inselterritorien, denen die Möglichkeit fehlt, über Landkabel ihren Zugang zum Internet zu sichern sind besonders gefährdet. Außerdem sind kleine Inselentwicklungsstaaten (SIDS) aufgrund ihrer geringen Bevölkerungszahl und durchschnittlich geringen gesellschaftlichen Durchdringung des Internets wenig attraktiv für profitorientierte Telekommunikationsunternehmen, weswegen sich letztere oft gegen die Konstruktion von Redundanzen entscheiden (Dickey et al., 2019; International Telecommunication Union, 2019).

## Was macht Seekabel zu einer Kritischen Infrastruktur?

Das BSI definiert Kritische Infrastrukturen als "Organisationen oder Einrichtungen mit wichtiger Bedeutung für das staatliche Gemeinwesen, bei deren Ausfall oder Beeinträchtigung nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe, erhebliche Störungen der öffentlichen Sicherheit oder andere dramatische Folgen eintreten würden" (Bundesministerium des Inneren, 2016) Für heutige, digitalisierte Gesellschaften lösen Internetausfälle vielfältige Folgen aus, die dieser Definition entsprechen. Ein Beispiel des Kabelbruchs der Inselnation Tonga im Jahr 2019 verdeutlicht dies. In den zwei Wochen, während das einzige internationale Seekabel der Inselnation repariert wurde, fielen zeitweise alle Flüge und Finanztransaktionen aus. Weiterhin waren über sog. Kaskadeneffekte weitere kritische Infrastruktursektoren beeinträchtigt, bspw. das Gesundheits- und Bildungswesen. Mit fehlendem Zugriff auf Online-Buchungsdaten war zudem der mit Abstand wichtigste Wirtschaftssektor des Tourismus stark eingeschränkt. All diese Aspekte sorgten für wirtschaftliche Verluste in Millionenhöhe in dem kleinen Inselstaat. Der erneute Seekabelriss vor Tonga im Zuge eines Vulkanausbruches Anfang 2022 verdeutlicht zudem die zunehmende Abhängigkeit von Krisenreaktionsfähigkeiten von Online-Informationen (Doherty & McClure, 2022).

#### Wie fallen Seekabel aus?

Mit einer geplanten Nutzungsdauer von 25 Jahren sind Untersee-Datenkabel in der Regel sehr robust gebaut, um komplizierten Reparaturen der – einmal installiert recht unzugänglichen – Infrastruktur vorzubeugen. Ausfälle aufgrund von Material- oder Steuerungsschäden kommen nahezu nie vor. Dennoch reißen Seekabel aufgrund mehrerer Gefahren, die von außen auf sie einwirken. Einerseits bedrohen natürlichen Gefahren wie starke Strömungen aufgrund von Stürmen oder den Gezeiten, Tsunamis, Untersee-Erdrutsche, Unterseebeben oder Vulkanausbrüche die Kabel. In Summe ist dieser Schadenstypus für ca. 20 % der Ausfälle verantwortlich (Mauldin, 2017). Andererseits können menschengemachte Gefahrenkategorien deren Funktionalität einschränken, die sich wiederum in beabsichtigte (Sabotage, Cybersabotage im Rahmen von Kriminalität, Terrorismus oder (Bürger-)krieg) oder unbeabsichtigte Handlungen gliedern. Die häufigsten Typen -Fischerei-, Schleppanker- und Baggerunfälle stellen mit insgesamt 70 % der Ausfälle den Großteil der Brüche (Mauldin, 2017).

#### Wie werden sie geschützt?

Seekabel liegen in einer durchschnittlichen Meerestiefe von 1500 m am Grund (Submarine Telecoms Forum, 2020). Wenn sie in flachen Gewässern verlegt sind, werden sie zusätzlich durch dickere Ummantelungen geschützt und in Küstennähe sogar im Sand vergraben (Carter et al., 2009). Mindestens 80 % liegt jedoch außerhalb von Hoheitsgewässern und in einer Meerestiefe von mehr als 1000 m. Auf der einen Seite bedeutet diese Ausgangsituation ein gewisses Maß am Schutz: Tiefseetechnologien, mit denen an Kabel Schäden ausgelöst werden könnten, sind teuer und aufwendig zu handhaben. Zudem ist das Auffinden eines Kabels bei zunehmender Tiefe schwierig. Andererseits

verhindert diese lebensfeindliche Umgebung das Überwachen und aktive Schützen der Infrastruktur vor Ort. Schäden, die langfristig entstehen – beispielsweise durch Abrieb an scharfen Riffen – werden in der Regel erst durch den Ausfall der Konnektivität bemerkt. Dieser Faktor unterscheidet Präventivmaßnahmen vom Schutz landgebundener und mithin besser zugänglicher Kritischer Infrastruktur. In Anbetracht der Auslöser von Kabelbrüchen wurden bereits 2009 best-practices identifiziert, mit denen die Ausfallwahrscheinlichkeit von Seekabeln gesenkt werden kann (Carter et al., 2009; Drew & Hopper, 2009).

Einerseits sind auf regulativer Ebene Kabelschutzzonen denkbar, die Fischerei und Ankern im Umfeld von Kabeln verbieten (Matley, 2019). Die Zonenlösung hat jedoch drei Probleme: Erstens verrät sie die ungefähre Position des Kabels, wodurch böswillige Akteure leichteres Spiel bei deren Auffinden haben. Zweitens können diese Zonen nur in Hoheitsgewässern und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen beschlossen werden. Für die Hohe See, in der die größten Anteile von Datenkabeln liegen, ist allenfalls ein völkerrechtlicher Vertrag denkbar, jedoch unrealistisch. Drittens wird für die Überwachung der Schutzzonen ein Seelagebild benötigt, um eine Sanktionierung von Verstößen zu ermöglichen. In Küstennähe mag das möglich sein, jedoch nicht für gesamte Kabelverläufe. Weitere Ausfallprävention bieten die Bauvorgaben und Planungsentscheidungen von neuen Projekten. Dabei können seismisch aktive oder dicht befahrene Seegebiete vermieden werden (Wang et al., 2019). Zudem wird bei der Planung zunehmend Wert auf Diversifizierung der Routen und Kabellandestationen gelegt, um gleichzeitigen Ausfällen mehrerer Kabel vorzubeugen.

#### Was hat das mit Seemacht zu tun?

Mit der Zunahme der Menge und Kritikalität von maritimen Infrastrukturen wie Pipelines, Offshore-Windparks und Kabeln werden sich Staaten darauf einstellen müssen, deren Schutz als eine weitere Aufgabe im maritimen Portfolio wahrnehmen zu müssen. Eine glaubwürdige Seemacht sollte dabei zukünftig imstande sein, essenzielle Infrastrukturen durch Abschreckung zu schützen. Die institutionellen

Zuweisungen müssen dazu klar geregelt, technologische Fähigkeiten entwickelt und entsprechende Plattformen geschaffen werden. Insbesondere koordinierte Angriffe, die gleichzeitige Seekabelausfälle auslösen würden, besitzen das Potenzial, Internetblackouts für gesamte Regionen auszulösen. Der Cyberraum wird dabei durch seine physische Komponente angegriffen, was in der heutigen, vernetzten Kriegsführung durchaus Folgen für die Fähigkeiten eines sich verteidigenden Staates in allen weiteren *Battlespaces* auslösen kann.

## Welche Fragen können in Zukunft wichtig werden?

Das zeitlich parallel und inhaltlich meist getrennte Führen des Forschungsdiskurses zu sicherheitspolitischen, technisch-ökonomischen, rechtlichen und umweltbezogenen Aspekten des Seekabelnetzes führt dazu, dass das Forschungsfeld derzeit recht zerklüftet ist. Interdisziplinäre Ansätze sollten in Zukunft angestrebt werden, um der komplexen Thematik

gerecht werden zu können (Bueger & Liebetrau, 2021).

Die Folgen des technologischen Fortschritts sind bei Unterwasser- und Seegrundtechnologien wenig erforscht. Beispielsweise könnten Drohnen gut für eine verbesserte visuelle Überwachung der Kabel sorgen, gleichzeitig jedoch auch zur Sabotage verwendet werden. Dual-Use-Aspekte dieser und ähnlicher Technologien müssen dabei gut im Auge behalten werden.

Doch auch die Kabel selbst können erhöhte Dual-Use-Anteile entwickeln, durch welche sie im Kriegsfall ein legales Ziel darstellen. Das ist für die aktuellen, primär für den zivilen Internetverkehr genutzte Datenkabel ausgeschlossen. Dennoch könnten Datenkabel zwischen Militärbasen oder integrierter Passivsonar-Sensorik als legale Ziele im Sinne des humanitären Völkerrechts gelten, weil dort der militärische Nutzen deutlich zunimmt. Eine strikte Trennung von militärischer und ziviler Untersee-Infrastruktur wäre daher ratsam.

#### Bibliografie

- Bueger, C., & Liebetrau, T. (2021). Protecting hidden infrastructure: The security politics of the global submarine data cable network. Contemporary Security Policy, 1–23. https://doi.org/10.1080/13523260.2021.1907129
- Bundesministerium des Inneren. Verordnung zur Bestimmung Kritischer Infrastrukturen nach dem BSI-Gesetz (BSI-Kritisverordnung–BSI-KritisV); BGBI. I S. 958. , (2016).
- Carter, L., Burnett, D., Drew, S., Marle, G., Hagadorn, L., Bartlett-McNeil, D., & Irvine, N. (2009). Submarine Cables and the Oceans Connecting the World. Retrieved from https://www.iscpc.org/documents/?id=132
- Dickey, L., Downs, E., Taffer, A., Holz, H., Thompson, D., Hyder, S. B., ... Miller, A. (2019). Mapping the Information Environment in the Pacific Island Countries: Disruptors, Deficits, and Decisions. Retrieved from Center for Naval Analysis website: https://www.cna.org/CNA\_files/centers/cna/cip/disinformation/IRM-2019-U-019755-Final.pdf
- Doherty, B., & McClure, T. (2022). Tonga could be cut off for weeks amid efforts to repair undersea communications cable. Retrieved January 19, 2022, from The Guardian website: https://www.theguardian.com/world/2022/jan/18/tonga-could-be-cut-off-for-weeks-amid-efforts-to-repair-undersea-communications-cable
- Drew, S. C., & Hopper, A. G. (2009). Fishing and Submarine Cables Working Together. Retrieved from https://www.iscpc.org/documents/?id=142
- Duckett, C. (2022). Volcanic eruption takes out Tonga cables. Retrieved January 19, 2022, from ZDNet website: https://www.zdnet.com/article/volcanic-eruption-takes-out-tonga-cables/
- Franken, J., Reinhold, T., Reichert, L., & Reuter, C. (2022). The Digital Divide in State Vulnerability to Submarine Communications Cable Failure. International Journal of Critical Infrastructure Protection (IJCIP), (under rev).
- Infrapedia. (2021). Infrastructure Map. Retrieved January 19, 2022, from https://www.infrapedia.com/app International Telecommunication Union. (2019). Small Island Developing States (SIDS) and ICTs. https://doi.org/11.1002/pub/813cee7c-en

- Matley, H. E. (2019). Closing the gaps in the regulation of submarine cables: lessons from the Australian experience. Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, 11(3), 165–184. https://doi.org/10.1080/18366503.2019.1653740
- Mauldin, A. (2017). Cable Breakage: When and How Cables Go Down. Retrieved January 19, 2022, from Tele-Geography Blog website: https://blog.telegeography.com/what-happens-when-submarine-cables-break
- Mauldin, A. (2021). A Complete List of Content Providers' Submarine Cable Holdings. Retrieved from https://blog.telegeography.com/telegeographys-content-providers-submarine-cable-holdings-list
- Submarine Telecoms Forum. (2020). Submarine Telecoms Industry Report 2020/2021 Edition. Retrieved January 19, 2022, from Submarine Telecoms Forum website: https://subtelforum.com/products/submarine-telecoms-industry-report/
- Wang, Q., Wang, Z., Guo, J., Tahchi, E., Wang, X., Moran, B., & Zukerman, M. (2019). Path Planning of Submarine Cables. 2019 21st International Conference on Transparent Optical Networks (ICTON), 1–4. https://doi.org/10.1109/ICTON.2019.8840388
- Westbrook, T. (2019, January 24). Severed cable sends Tonga "back to beginning of the internet." Reuters. Retrieved from https://www.reuters.com/article/us-tonga-internet/severed-cable-sends-tonga-back-to-beginning-of-the-internet-idUSKCN1PI0A8
- Winseck, D. (2017). The Geopolitical Economy of the Global Internet Infrastructure. Journal of Information Policy, 7, 228–267. https://doi.org/10.5325/jinfopoli.7.2017.0228

#### Die Risikotheorie nach Alfred von Tirpitz und ihre politische Funktion

Rafael Rehm Friedrich-Schiller-Universität Jena

#### Ausgangspunkt

Bis heute fehlt es an einer theoretischen Aufarbeitung der Risikotheorie von Alfred von Tirpitz im Kontext der Tirpitzschen Gesamtstrategie, welche zugleich auf den Seemachtbegriff als solchen reflektiert. Eine Ausnahme bildet hier gewissermaßen die Studie von Rolf Hobson (Hobson 2004). Für eine hinreichende Untersuchung der Risikotheorie im Kontext der Tirpitzschen Gesamtstrategie bedarf es einer Analyse und Herleitung verschiedenster Theorieansätze, die Eingang in die Risikotheorie gefunden haben, aber auch einer Beurteilung durch ein breites Spektrum an politisch-strategischen Überlegungen. Die teilweise eklektische Verfahrensweise der Theoriebildung seitens Tirpitz führt zu einer Fülle von Annahmen und Urteilen über die Gesamtkonzeption von Tirpitz und deren Zielen. Die Schwierigkeit liegt darin, die für die Ausarbeitung der Tirpitzschen Strategie wesentlichen und notwendigen Bestandteile von den bloß agitatorisch-propagandistischen Darstellungsmodi derselben zu scheiden oder zumindest deren Verhältnis in einen adäquaten Zeithorizont einzuordnen.

An dieser Stelle soll lediglich ein Impuls gegeben werden, wie sich die »militärische« zur »politischen« Deutung von Seemacht, von welchen nach Hosbon "[e]rstere ihren Ausdruck in der Doktrin der strategischen Offensive, letztere in der Risikotheorie [findet]" (Hobson 2004: 233), verhält. Dieses Verhältnis wiederum bildet den Schlüssel, um die Gesamtstrategie von Tirpitz im Kontext einer allgemeinen Seemachtskonzeption einordnen zu können.

Hierfür wird ein Vorschlag in Bezug auf die Begriffe »Seeherrschaft« und »Politik« in der Tirpitzschen Gesamtstrategie gemacht.

#### Strategische Offensive und Risikotheorie

Beide, sowohl die Doktrin der strategischen Offensive als auch die Risikotheorie, finden ihren Ursprung in der bekannten Dienstschrift IX. Diese wurde 1894 lediglich als internes Memorandum unter dem Namen von Admiral von Goltz (Heuser 2010: 281) und unter Verschluss der Öffentlichkeit als Taktische und strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine unter dem Titel Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte herausgegeben. Nach Dirk Bönker hatte eine große Zahl von Offizieren keinen Zweifel daran, dass die Dienstschrift IX "had been a product of Tirpitz's study of naval history, rather than the product of the analysis of the actual fleet maneuvers upon which the memorandum purported to base its confusions" (Bönker 2012: 262). In der Tat gehen die Erkenntnisse der Dienstschrift IX über allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungsflotte weit hinaus. Vielmehr geht es, wie bereits der erste Satz der Dienstschrift verrät, um "das Wesen und die Aufgabe einer Flotte" (Besteck, 2006:?), also um objektive Prinzipien, die nun im konkreten Fall der deutschen Flotte dargestellt werden sollen.

Für Tirpitz "bieten sich die eigentlichen Mittel<sup>1</sup>, um den Feind zum Frieden zu zwingen [...] erst, wenn die Seeherrschaft erreicht ist" (Besteck 2006: 126)<sup>2</sup>. "Hieraus ergibt sich" gemäß Tirpitz "von vornherein ein Moment, die Entwicklung der Flotte auf die strategische Offensive zu begründen, und im Kriege für die Flottenoffensive von selbst" (ebd.). Abgeleitet vom "Seekriege der Seglerzeit", in welchem laut Tirpitz eine "1/3 Überlegenheit erfahrungsmäßig sich als notwendig für die Flottenoffensive herausge-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Mittel der Seeherrschaft bilden nach Tirpitz erstens "Landungen, namentlich solche in Verbindung mit der Armee, oder wenigstens die Drohung von Landungen", zweitens "die Schaffung von Haupt- oder Neben Operationsbasen für die Armee oder Armeetheile", drittens "die Blockade und damit die Verhinderung der Zufuhr zur feindlichen Küste und des Verkehrs durch Neutrale, viertens

<sup>&</sup>quot;die Schädigung der transatlantischen Seeinteressen des feindlichen Staates" und fünftens die "Zerstörung und Beschädigung feindlicher Küstenstädte oder sonstiger Objekte" (Besteck 2006: 127).

<sup>2</sup> In gedruckter Form findet sich die Dienstschrift IX in Anhang an die Studie Die trügerische »First Lineof Defence« Zum deutsch-britischen Wettrüsten vor dem Ersten Weltkrieg von Eva Besteck aus dem Jahr 2006 S. 125-208.

stellt" (ebd. 134) hatte, liegt das Ziel der strategischen Offensive darin, die feindliche Flotte in diesem Verhältnis der Überlegenheit an ihrer eigenen Küste zu stellen und zu vernichten. Erst durch die Vernichtung der feindlichen Flotte in der großen Entscheidungsschlacht im Sinne der Zielsetzung einer strategischen Offensive kann eine Form von Seeherrschaft im Sinne einer »Command of the Sea«, also einer nahezu "unangefochtene[n] Seeherrschaft" (Hofbauer 2015: 253) erreicht werden. Dies scheint zumindest als regulative Idee, beziehungsweise als Normwert für Seeherrschaft plausibel. Denn erst "wenn die gegnerischen Seestreitkräfte vernichtet wurden" und somit auch die Potenz zur Seeherrschaft der gegnerischen Streitkräfte im Sinne der Seemacht eliminiert und/oder zerstört ist, "oder zumindest andere feindliche Kräfte die Bewegungslinien der eigenen Kräfte auf See nicht bedrohen können" (ebd.), kann die Relativierung der eigenen Seeherrschaft durch die Präsenz feindlicher Flotten ausgeschlossen werden. Command of the Sea ist die undifferenzierteste und zugleich allgemeinste Bedeutung der Seeherrschaft. Genaugenommen ist diese Form im Sinne einer "Complete Control" nach Stephen Roskill bereits in Anbetracht der Weiten des Ozeans nicht realisierbar (Gardner 2006: 150). Darüber hinaus entspricht diese abstrakte Form keiner historisch-konkreten Form von Seeherrschaft.

Zwar kannte die Dienstschrift IX "kein Konzept der Verteidigungsflotte" (Hobson 2004: 280), aber die Formel der notwendigen Überlegenheit auf 1/3 für die Flottenoffensive, benennt implizit die zentrale Annahme, auf welcher die Risikotheorie durchgehend gründet. Mit Berghahn formuliert: "Statt zu schreiben, daß zu einem erfolgreichen Angriffskriege eine Mindestüberlegenheit von 33% gehöre, war umgekehrt auch die Formulierung möglich, daß die Erfolgschance in einem Verteidigungskrieg mit 33%iger Unterlegenheit begann" (Berghahn 1971: 194f.). In diesem Zusammenhang ist sich Tirpitz bewusst, "[...] wenn man eine möglichst große Zahl von Schiffen zu einer taktischen Einheit vereinigt, [wird] der Führer dadurch befähigt, an einer Stelle eine höchste Kraft anzusetzen und sich so lokal die Ueberlegenheit zu sichern" (Bd.: 169.1898/1900: 3995). Doch für Tirpitz wird die Konzentration der Flotte auch zum Druckmittel in Friedenszeiten. Indem die

Hochseeflotte sich in voller Stärke in der Nordsee konzentriert, spielt Tirpitz tatsächlich die doppelte Funktion der Kriegsschiffe als militärische Waffe im Krieg gegen die Rolle des Schutzes der Seehandelswege, des Weltfrachtraums und somit des globalen Wirtschaftssystems in Friedenszeiten gegeneinander aus, um politische Konzessionen der hegemonialen Seemacht des Empires zu erreichen, die wiederum eine friedliche Expansion auf ökonomischer und kolonialer Ebene des Deutschen Reiches möglich machen soll.

Die Risikotheorie als politische Deutung von Seemacht innerhalb der Tirpitzschen Strategie zu bezeichnen erzeugt nun unter anderem eine Hürde für ein angemessenes Verständnis der Risikotheorie, denn was bedeutet der Verweis darauf, dass es sich bei dieser oder jener Funktion, um die politische Deutung von Seemacht handelt? Welcher Begriff von Politik liegt dieser Annahme zugrunde? Selbstverständlich zielt die Risikotheorie in ihrer Kalkulation des Flottenverhältnisses zur hegemonialen Seemacht von 1/3 Unterlegenheit auf eine politisch-dip-Iomatische Reaktion oder ein bestimmtes Verhalten aufgrund der darin enthaltenen Abschreckung für die hegemoniale Seemacht, die zu 1/3 unterlegene Flotte zu stellen. Allerdings kann man auch einer Seemachtkonzeption, welche die bloße Küstenverteidigung anstrebt, nicht absprechen, dass sie ein bestimmtes Maß an politischer Wirkung auf potentielle Feinde und konkurrierende Staaten auszulösen vermag. Auch verwirrt es zum Teil, die politische Funktion von Seemacht primär auf die Mahanschen Annahmen und auf die Entwicklung der sogenannten Seemachtideologie anzuwenden.

#### Politik und Seeherrschaft

Bereits Clausewitz, der ja das Verhältnis von Politik und Krieg und somit auch das Verhältnis von militärischen Mitteln zur Politik zu einem seiner Hauptthemen macht, differenziert implizit den Politikbegriff in seiner Anwendung. Zum einen fungiert die Politik bei Clausewitz als Intelligenz, welche erst den Krieg erzeugt; durch welchen sie als Mittel bestimmte Zwecke zu erreichen versucht, zum anderen spricht Clausewitz von Politik als politischer Verkehr (Clausewitz 1980: 991f.). Raymond Aron war der erste, der in seinen Clausewitz-Studien "zwei Seiten"

(Aron 1980: 626) am Politikbegriff von Clausewitz explizit zu unterteilen verstand. Er konstatiert in seiner Studie: "Die Politisierung des Krieges weist also zwei Seiten auf: Der Krieg geht aus der politisch-sozialen Welt und den zwischenstaatlichen Beziehungen (ebd.), dies meint nach Aron die "objektivierte Welt" (ebd.). In diese objektive Sphäre der Politik gehören soziale Realitäten, Institutionen sowie alle gesellschaftlich und staatlich zur Norm geronnen Formen, aber auch ökonomischen Verhältnisse auf globaler Ebene. Mit diesen, wie Aron sagt, "sozio-historischen Verhältnissen" (ebd.) untrennbar verbunden und aus diesen hervorgehend und durch diese beschränkt, ist die subjektive Ebene der Politik, die Ebene, welche die "Entscheidung des Staatschefs" (ebd. 627), also die Verfolgung der konkreten politischen Interessen und ihre realpolitische Verhandlung, betrifft. Die Risikotheorie erscheint durchaus plausibel als eine Theorie, welche die politische Deutung von Seemacht in ihrer objektiv-politischen Funktion beschreibt. Diese objektiv-politische Funktion besteht in dieser Theorie aus der untrennbaren Verbindung der Seemacht mit dem globalen Wirtschaftssystem. In Bezug auf die Zentralität der ökonomischen Grundlage von Seemacht konstatiert Herfried Münkler, durchaus in der Tradition von Eckart Kehr (Kehr 1930) und Volker Berghahn (Berghahn 1971), in seiner Monographie zum Ersten Weltkrieg in Hinblick auf "Tirpitz´Überlegungen", dass in diesen "eine quasimarxistische Vorstellung die zentrale Rolle [spielte]" (Münkler 2013: 848). Obwohl diese Aussage überspitzt und genaugenommen falsch ist, trifft sie doch einen Punkt der Tirpitzschen Strategie: ihren ökonomischen Faktor. So heißt es in einem Schreiben von Tirpitz an den Chef des Admiralstabs und den Chef des Marinekabinetts vom 25. Januar 1915 über die "Kriegsursache", diese in der City von London liege (Tirpitz 1926: 199). Doch Tirpitz deutet nicht bloß den Ausbruch des Krieges als ökonomische Determinante, sondern der gesamte Flottenbau orientiert sich an der global- ökonomischen Dynamik. "Die Flotte erschien" Tirpitz "niemals als Selbstzweck, sondern stets als eine Funktion der Seeinteressen" (Tirpitz 1919: 50), und auch für Seemacht generell gilt für ihn, dass diese eine natürliche und notwendige Funktion für [die deutsche] Wirtschaft war"

(Tirpitz ebd. 199). Im Zentrum steht der ökonomische Aspekt, der letztlich auch das eigentliche Zentrum der Abschreckung bildet, der sich trotzdem aber wiederum mit der militärischen Form von Seemacht deckt. So stellt Tirpitz, damals noch Konteradmiral, in Bezug auf die Situation des Deutschen Reiches in einem Brief an Admiral v. Stosch Anfang 1896 zur politischen Funktion und Bedeutung von Seemacht gegenüber England fest: "[Die deutsche] Flotte muß demnach so eingerichtet werden, daß sie ihre höchste Kriegsleistung zwischen Helgoland und der Themse entfalten kann. Eine auf dieser Grundlage geschaffene Flotte", so Tirpitz weiter, "entspricht auch unseren Bedürfnissen gegen Frankreich bis Brest oder Cherbourg und gegen Rußland bis Kronstadt [...]" (Berghahn/Deist 1988: 122). Hier verbindet Tirpitz den Gedanken der Küstenverteidigung im Sinne der strategischen Offensive und zugleich stellt er deren politische Wirkung auf das Empire fest. Aber wie konnte die dort stationierte Hochseeflotte eine Bedrohung für das Empire darstellen, wenn dieses über eine Flotte verfügte, die gegenüber der deutschen deutlich überlegener war als nur 1/3? Rolf Hobson kommt darüber hinaus in seiner Studie zu dem Schluss, dass "Tirpitz'Überzeugung von der »aussichtsreichen Defensivchance« der »2:3-Flotte« sich nicht mit seiner eigenen Doktrin der strategischen Offensive vereinbaren [ließ]" (Hobson 2004: 288). Denn warum sollte diejenige Flotte, welche die Seeherrschaft innehatte, die Unterlegene schlagen, welche über keine Seeherrschaft verfügte? Genau an dieser Stelle wird aberTirpitz unterstellt, er kenne nur die Form einer Command of the Sea, die entweder absolut über Seeherrschaft verfügt oder eben machtlos ist. Auch Christian Rödel urteilt in seiner Studie, dass eine Form von Seemacht "in einem mehr oder weniger permanenten Schwebezustand [...] bei Tirpitz schlechterdings nicht vor[kommt]" (Rödel 2003: 139). Aber welche Auffassung von Seeherrschaft hatte Tirpitz?

Ohne die teilweise spekulativen Annahmen, ob Tirpitz seinen Begriff der Seeherrschaft von Mahan oder einer anderen Tradition entliehen hat, kann mit einem Blick in die Dienstschrift IX selbst die Behauptung widerlegt werden, dass Tirpitz lediglich eine »absolute Auffassung« von Seeherrschaft hatte. Während "[d]er Landkrieg den Kriegszweck durch Vernichtung der feindlichen Streitmacht und durch Okkupation feindlichen Gebietes zu erreichen sucht", stellt Tirpitz für den Seekrieg fest, "dass sich [d]ie feindliche Flotte aber als Objekt der strategischen Offensive vollkommen entziehen [kann], und der bloße Aufenthalt einer Flotte in feindlichen Gewässern bedeutet noch keineswegs volle Seeherrschaft (H.d.V.)" (Besteck 2006: 132f.). Gemäß Tirpitz kann die überlegene Flotte nicht ihre volle Seeherrschaft ausüben, denn "[u]m diese zu besitzen, ist die Theiling der Kräfte, ein Zerstreuen der Flotte erforderlich, und diese", darin liegt die Crux aller Strategie von Tirpitz, "darf wiederum nicht erfolgen, solange die feindliche Flotte noch nicht entscheidend geschlagen ist" (ebd. 133). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die unterlegene Flotte, egal wie untätig sie temporär auch sein mag, zumindest potentiell ein Quantum an Seeherrschaft innehaben muss, welches die überlegene Flotte daran hindert, ihre Seeherrschaft voll auszuüben. Zumindest muss der unterlegenen Flotte eine Form der Sea Denial zuerkannt werden, denn sie ist in der Lage, die überlegene Flotte daran zu hindern, ihre Seeherrschaft voll auszuüben, ohne selbst Seeherrschaft für sich beanspruchen zu können. Hier spielt Tirpitz gekonnt das Verhältnis der Verpflichtung einer Flotte, die den Schutz des globalen Welthandels auf dem Weltmeer zu schützen hat. Somit gelingt es Tirpitz durch die räumliche Verschränkung im Sinne einer topographisch und temporär begrenzten Überzahl einer unterlegenen Flotte gegen eine überlegene Seemacht und ihren ökonomisch unteilbaren Anspruch auf dem Weltmeer. Dieses Zugeständnis an die multidimensionale Komponente des Tirpitzschen Begriffs von Seeherrschaft und seine primär ökonomische Fundierung wäre ein erster Schritt für ein angemessenes Verständnis sowohl der Risikotheorie als auch ihrer Verortung innerhalb der Gesamtstrategie von Tirpitz. So versteht sich auch der Satz: "Hebel [der deutschen] Weltpolitik war die Nordsee; er wirkte schon jetzt auf dem ganzen Erdball, ohne daß wir unmittelbar irgendwo anders anzusetzen brauchten" (Tirpitz 1924: 346). Ganz im Sinne der geographischen Studien von Friedrich Ratzel, "[...] daß die entlegenste Küste ein Tor zu der ganzen Welt öffnet" (Ratzel 1911: 2), unterliegt die Risikotheorie einem ökonomischen Kalkül, welches die Zwänge der seebeherrschenden Hegemonialmacht des Empires und ihres globalen und unteilbaren Anspruchs zu Gunsten der wirtschaftlichen Expansion des Deutschen Reiches auf friedlichem Wege auszuhebeln versucht.

Vielleicht bildet eine solche Lesart der Tirpitzschen Strategie auch einen Anknüpfungspunkt für den gegenwärtigen Begriff von Seemacht/Seeherrschaft, denn die Zwitterhaftigkeit aus militärischer und ökonomischer Macht und den damit einhergehenden Zwängen bildet einen Grundsatz von Seemacht/Seeherrschaft an sich und wird im Angesicht der globalen Krisen auf dem Wirtschaftssektor und dem Bündnissystem von Staaten und Blöcken in der Gegenwart sichtbar.<sup>3</sup> Seemacht als *Conditio sine qua non* sowohl für den Fortbestand als auch für die Aufhebung des gegenwärtigen globalen Kräfteverhältnisses wird erst in Krisenzeiten vollends sichtbar.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Einen durchaus interessanten Ansatz bildet der Vergleich der gegenwärtigen Situation zwischen der chinesischen Volksrepublik und den Vereinigten Staaten mit derjenigen zwischen dem Deutschen Reich und Großbritannien vor dem Ersten

Weltkrieg in der Studie "Destined for War: Can America and China Escape Thucydides`s Trap" des US-amerikanischen Politikwissenschaftler Graham T. Allison (2017).

#### **Bibliografie**

- Allison, Graham (2017): Destined for War. Can America and China Escape Thucydides Trap? Boston/New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- Aron, Raymond (1980): Den Krieg denken, Berlin: Propyläen.
- Berghahn, Volker/Deist, Wilhelm (1988): Rüstung im Zeichen der Wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914, Düsseldorf: Droste.
- Berghahn, Volker R. (1971): Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf: Droste.
- Besteck, Eva (2006): Die trügerische "First Line of Defence". Zum deutsch-britischen Wettrüsten vor dem Ersten Weltkrieg. Freiburg i.Br./Berlin: Rombach.
- Bönker, Dirk (2012): Militarism in a Global Age. Naval Ambitions in Germany and the United States before World War I. Ithaca and London: Cornell University Press.
- Clausewitz, Carl von (1980): Vom Kriege. Berlin: Dümmler.
- Gardner, Jock (2006): British naval thinking and the technology in the Second World War, in: Till (Hrsg), Geoffrey: *The Development of British Naval Thinking*, London: Routledge.
- Heuser, Beatrice (2010): *Den Krieg denken. Die Entwicklung der Strategie seit der Antike,* Paderborn: Schöningh. Hobson, Rolf (2004): *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan* 1875-1914. München: R. Oldenbourg.
- Kehr, Eckhart (1930): Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1901, Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus, Berlin: E. Ebering.
- Münkler, Herfried (2013): Der große Krieg. Die Welt 1914 bis 1918, Berlin: Rowohlt.
- Ratzel, Friedrich (1911): Das Meer als Quelle der Völkergröße. Eine politisch-geographische Studie. München/Berlin: R. Oldenbourg.
- Rödel, Christian (2003): Krieger, Denker, Amateure. Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg, in: Albertini, Rudolf von (Hg.), Schmitt, Eberhard (Hg.): Beiträge zur Kolonial und Überseegeschichte, Bd. 88. Stuttgart: Franz Steiner.
- Tirpitz, Alfred von (1924): Der Aufbau der deutschen Weltmacht. Stuttgart/Berlin: J.G. Cotta'sche Buchhandlung.
  - (1926): Deutsche Ohnmachtspolitik im Weltkriege, Stuttgart/Berlin: J.G. Cotta'sche Buchhandlung.
  - (1919): Erinnerungen, Leipzig: Koehler 1919.

#### Wie Erich Raeder ranghohe Nationalsozialisten über Seemacht belehrte: Zur Edition seines Grundsatzvortrages aus dem Jahr 1937

Enrico Schicketanz Universität Erfurt

Glaubt man Hitlers Chefpropagandisten Joseph Goebbels, dann hat der umfangreiche Grundsatzvortrag über die Seekriegsführung, den der damalige Generaladmiral Erich Raeder am 3. Februar 1937 vor dem nationalsozialistischen Diktator und den versammelten höchsten Repräsentanten der deutschen Militär- und Staatsführung hielt, großen Eindruck gemacht – zumindest bei einem Teil von ihnen. Die »Probleme des modernen Seekrieges« hätte der langjährige Marinechef »[s]ehr klar und eindrucksvoll« dargestellt, notierte Goebbels am nächsten Tag in sein Tagebuch. Im Überschwang des Moments hielt er voller Wunschdenken fest: »Heute sind wir noch sehr unterlegen. Aber 1938/39 sieht das schon besser aus. Annahme: Seekrieg gegen Frankreich und Russland. Italien wohlwollend, England und Amerika strikt neutral. Eine Unmenge von neu auftauchenden Problemen. Aber sehr interessant und klar.«1

In der Tat sind die »Grundsätzliche[n] Gedan-ken der Seekriegführung« - so der akten-kundige Titel des raederschen Vortrags historisch-kritischen Rückblick einzigartige und aufschlussreiche Quelle. Im Hinblick auf die enormen kriegsbedingten und gezielt herbeigeführten Aktenverluste beim Heer und bei der Luftwaffe ist die Quellenlage zur deutschen Marine unter dem Hakenkreuz sicherlich als gut zu bewerten. Dennoch gibt es nur sehr wenige - und noch viel weniger persönliche - Quellen aus Raeders beinahe fünfzehnjähriger Amtszeit als deutscher Marinechef, die sowohl grundlegend, ausführlich und systematisch als auch weitestgehend ungefiltert Einblicke in das seekriegstheoretische, militärstrategische und machtpolitische Denken und insoweit auch in das Selbstverständnis innerhalb der bewusst programmatisch in »Kriegsmarine« umgetauften Teilstreitmacht gewähren. Wer die strategische und operative Gedankenwelt ihrer »ursprünglich ausgeprägt konservative[n] und ab 1933 besonders eng regimeverbundene[n] Führungselite«², ihr Kriegsbild und nicht zuletzt ihre globalen Seemachtambitionen verstehen möchte, kommt jedenfalls an diesem Vortrag kaum vorbei.

Mit meiner wissenschaftlich-kritischen Edition greife ich ein lange beklagtes Desiderat der Forschung auf. Abgesehen von den prekären Forschungsrahmenbedingungen, die bei solchen archivexternen Vorhaben freier Wissenschaftler\*innen regelmäßig zu beobachten sind, sollen an dieser Stelle nur einige wenige Herausforderungen des Editionsprojektes kurz genannt werden:

- Verfügbarkeit aller benötigten Akten für intensive Studien vor Ort sowie situationsbedingt deutlich längere Bearbeitungszeiten im Bundesarchiv
- Versionsabgleich, Überlieferungsgeschichte und wissenschaftlicher Anmerkungsapparat
- Rekonstruktion bzw. Ergänzung fehlender Tabellen und Daten
- Lesefreundlich aufbereitete und vom Layout unterstützte Textstruktur
- Recherche und Auswertung von Dokumenten und Primärschriften im Kontext der Rede
- Rekonstruktion des Erstellungsprozesses, des Adressatenkreises, des äußeren Rahmens und der marineinternen Motive
- Einordnung der Quelle in ihre diversen historischen Kontexte
- Herausarbeiten ideengeschichtlicher Einflüsse und Plagiate

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Tagebücher von Joseph Goebbels, Teil I: Aufzeichnungen 1923–1941, Bd. 3.2, S. 359.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Schreiber (2005), S. 427.

#### Worüber Raeder sprach und was er wollte

Die im Bundesarchiv-Militärarchiv in Freiburg im Breisgau überlieferte Manuskriptreinschrift kann angesichts der üblichen behördeninternen Arbeitsabläufe sicherlich als »Gemeinschaftsprodukt«³ der auf Erich Raeder zugeschnittenen obersten Kommando- und Verwaltungsbehörde der Marine verstanden werden. Nichtsdestotrotz kann in diesem Fall zweifellos davon ausgegangen werden, dass Raeder jede inhaltliche Aussage vor der Präsentation explizit abgesegnet haben muss, zumal er sich eine Gesamtdeutung der behandelten grundlegenden see- und geostrategischen Herausforderungen und Handlungsoptionen des Deutschen Reiches stets explizit vorbehalten hatte.

Mit 69 Textseiten und 16 - bisher leider verschollenen - Karten- und Tabellenbeiwerken ist das Redemanuskript recht voluminös. In insgesamt neun unterschiedlich langen Kapiteln streift Raeder militärtheoretische und seestrategische Grundsätze, reflektiert Aspekte der Operationsgeschichte, präsentiert die operativen und einsatzvorbereitenden Überlegungen seiner Behörde und sinniert über potenzielle Entwicklungsoptionen einer einheitlichen »Wehrmachtkriegführung«. Dabei tangiert er naturgemäß auch dezidiert politische Dimensionen. Denn jenseits seekriegstheoretischer und militärhistorischer Kontexte lässt sich der Vortrag ebenfalls im Rahmen der seinerzeitigen Militär- und Ressourcenpolitik interpretieren.

Als Chef und einflussreichster Lobbyist der Marine im Staatsapparat stand Erich Raeder schließlich regelmäßig vor der schwierigen Aufgabe, die von ihm gefilterten und repräsentierten Interessen der Marine im harten regimeimmanenten Ressourcen- und Machtkampf geeignet zu artikulieren und die notwendigen Ressourcen für die eigenen Vorhaben zu mobilisieren. Das Gerangel und Gezerre betraf nicht nur das Verhältnis und die Ressourcen der Marine innerhalb der Wehrmacht und dort insbesondere in Abgrenzung zur Luftwaffe, sondern auch innerhalb des politisch-ökonomischen Machtgefüges des NS-Staates mit seiner wachsenden Anzahl an konkurrierenden

Dienststellen und Sonderbeauftragten bei gleichzeitig knappen ökonomischen Ressourcen und Produktionskapazitäten. Nicht selten kreuzten sich die Konfliktlinien mit Hermann Göring, Hitlers designiertem Nachfolger und passioniertem Ämtersammler. Als Luftwaffenchef streckte Göring einerseits die Hand nach den Marinefliegern aus, deren Zuständigkeit er zum Leidwesen der raederschen Marine 1939 auch bekam. Andererseits übte er Beauftragter für Rohstoffe, Devisen und den »Vierjahresplan« maßgeblichen Einfluss auf die Kriegswirtschaft aus - und damit zwangsläufig auch auf die umfangreichen Rüstungsvorhaben der Marine, deren ehrgeizige Zwischenziele möglichst kurz- und mittelfristig realisiert werden sollten.

Auf militärfachlicher Ebene argumentierte der Navalist Raeder in seinem Grundsatzvortrag, dass eine auf den Weltmeeren präsente, strategisch offensiv eingesetzte und möglichst erstrangige Seestreitmacht der entscheidende Faktor sei, um den nahenden und stets global gedachten Krieg erfolgreich bestehen zu können. Auch wenn ein Zweifrontenkrieg gegen die Sowjetunion und Frankreich in den 1930er Jahren der konstante Referenzrahmen für die Streitkräfte war, so liegt doch der Fokus der seestrategischen Planungen ganz eindeutig auf den beiden westlichen Imperialmächten Europas. Frankreich wird explizit genannt, das Britische Weltreich aber regelmäßig und seit 1937 immer offizieller mitgedacht. Dem Oberbefehlshaber der deutschen »Kriegsmarine« schwebte dabei eine Art Universalflotte vor und keine einseitig auf U-Boote, Kreuzer oder Schlachtschiffe ausgerichtete Spezialflotte. Starke Überwasser-, Unterwasser- und explizit auch Marinefliegereinheiten sollten »organisch einer modernen Flotte«4 zusammenwachsen. Bis zur Realisierung dieser hoch schwebenden, voraussetzungsvollen und in der Folgezeit immer stärker ins Gigantische abdriftenden Aufrüstungspläne gedachte die Marineführung mit einem »System der operativen Aushilfen« und »erfolgsbewusste[r] Kühnheit«<sup>5</sup> zu agieren. Als Lehre aus dem Ersten Welt(see)krieg sollten Diversionswir-

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Salewski (1973), Bd. 3: Denkschriften und Lagebetrachtungen 1938–1944, S. 21.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> BArch RM 6/53, fol. 26.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Ebd., fol. 54 f.

kungen beim Gegner bzw. ein für die eigenen, schwächeren Seekriegsverbände günstiger Kräfteausgleich gezielt herbeigeführt und ausgenutzt werden. Unabhängig vom vorhandenen Schiffsbestand konnte für Raeder »nicht oft genug betont werden, dass gerade die Atlantik-Kriegführung und das Hinaustragen des Seekrieges in die Weiten des Ozeans einen Bestandteil der *Gesamtkriegführung* bilde[n], ohne den heute und in absehbarer Zeit die Aufgaben in den heimischen Gewässern nicht zu lösen sind«<sup>6</sup>. Letztendlich dachte und plante man in der Marine ideologisch verblendet, realitätsfern und konfliktverschärfend.<sup>7</sup>

#### Was noch heute aktuell wirkt

Stellt man sich die Frage, was eigentlich heute, 85 Jahre nach Raeders Grundsatzvortrag über die Seekriegführung, in gewisser Weise noch aktuell ist, dann fällt das Augenmerk angesichts der jüngsten weltpolitischen, geoökonomischen und militärischen Entwicklungen im Zuge des brutalen russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine vielleicht zuerst auf einen im Skript ganz besonders hervorgehobenen und eindringlichen Appell. An die letztinstanzlichen politischen Entscheidungsträger um Hitler gerichtet, plädierte Raeder für nichts weniger als eine strategisch vorausschauende und langfristig angelegte Schiffbaupolitik, implizit zu einer verbesserten Einsatzfähigkeit der Flottenverbände führen musste. Denn »soweit Material und Geld es erlauben«, müsse die Exekutive stets »auch die möglichen Gegner der Zukunft in Betracht ziehen [...]. Politische Konstellationen können sich unter Umständen rascher ändern als Schiffe gebaut werden können.«8 Mit dieser Argumentation versuchte der Marinechef im Endeffekt seine fortlaufend und immer schneller nach oben korrigierten rüstungspolitischen Ziele zu rechtfertigen. Ziele, die zugleich helfen sollten, dem damaligen deutschen Traum von einer weltmächtigen Rolle näher zu kommen. Wie nahezu alle militärischen Spitzenfunktionäre seiner Zeit ignorierte er dabei allerdings den potenziellen Weg und Wert einer kollektiven Sicherheitsarchitektur, einer ernsthaften internationalen **Abrüstung** und einer wehrhaften Friedenssicherung. Weil relevante Führungseliten wie die deutschen den Status Quo nicht bewahren, sondern ihn aggressiv bekämpfen wollten, verrannte sich auch die raedersche Marineführung in unilateralen Machtprojektionen und Machtexpansionen, in Rüstungswettläufen und schließlich in einer rücksichtslosen und verbrecherischen Gewaltanwendung. Das allseits bekannte Ergebnis war der zweite Weltkrieg mit Millionen Toten und dem Untergang des Reiches.

Jenseits dessen lassen sich in der Rede aber einige Ansätze und Methoden auch identifizieren, die mit Blick auf den heutigen Professionalisierungsstand der Sicherheitspolitik und Streitkräfte ziemlich modern wirken.<sup>9</sup> Zum Beispiel sind die im späten 19. Jahrhundert eingeführten Kriegsspiele oder die strategisch-analytische Aufteilung in Seegebiete als Denk- und Planungsinstrumente immer noch zeitgemäß. Auch das gefühlt von A bis Z reichende Themenspektrum ähnelt heutigen Stabsausarbeitungen. Das betrifft vor allem den Versuch, über die eigene Administration und die Schiffsdecks hinauszudenken und externe Einflussfaktoren auf Gebieten wie der Außenpolitik, des Völkerrechts, der Wirtschaft oder des Handels zu identifizieren und im strategisch-operativen Denken zu berücksichtigen. Zukunftsweisend war außerdem die Ersten Weltkrieg bitter gewonnene Erkenntnis, ein sowohl politisch wie militärisch abgestimmtes als auch auf einer einheitlichen logisch schlüssigen Lagebeurteilung fußendes Zusammenwirken aller Teilstreitkräfte und Waffengattungen anzustreben, mithin also ein klares und zielführendes strategisches Gesamtkonzept zu entwickeln. Diese in Fachkreisen debattierte Idee wurde in den 1930er Jahren zumindest rudimentär aufgegriffen. Inwieweit sie im nationalsozialistischen Deutschland angesichts des gewollten Zuständigkeitswirrwarrs, der Ämterkonkurrenz und

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ebd., fol. 50 (Hervorhebung im Original).

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Vgl. dazu auch Schicketanz (2015), insbesondere S. 45–59 u. S. 95–119.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Ebd., fol. 30 (Hervorhebung im Original; der zweite Satz steht dort hervorgehoben in Sperrschrift).

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Ich danke Johannes Peters vom Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel für die an vier Beispielen illustrierte Anregung, die Rede prinzipiell auch einmal aus dieser Perspektive zu analysieren.

der bisweilen erratisch wirkenden Eingriffe Hitlers auch tatsächlich umgesetzt wurde, steht hingegen auf einem anderen Blatt. Davon abgesehen sticht im Rückblick eine ebenso zentrale wie fachgerechte militärpolitische Forderung Raeders hervor, deren bewusste Ablehnung die Seestreitkräfte zutiefst frustrierte und behinderte und welche erst die Bundesmarine – übrigens noch zu Lebzeiten des Großadmirals – umsetzen sollte, nämlich die Marineflieger sinnvollerweise der Marine und nicht der Luftwaffe zu unterstellen.

#### **Bibliografie**

- Goebbels, Joseph (1998–2006). *Die Tagebücher von Joseph Goebbels: Teil I, Aufzeichnungen 1923–1941.* 9 Bde. Im Auftr. d. Instituts für Zeitgeschichte hrsg. v. Elke Fröhlich. München: K. G. Saur.
- Grundsätzliche Gedanken der Seekriegführung. Vortrag Ob. d. M. [Generaladmiral Erich Raeder] gehalten am 3. Februar 1937. BArch RM 6/53.
- Salewski, Michael (1970–73). *Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945*. 3 Bde. Frankfurt am Main: Bernard & Graefe.
- Schicketanz, Enrico (2015). Seestrategisches und geopolitisches Denken in der deutschen Kriegsmarine unter Großadmiral Raeder am Vorabend des Zweiten Weltkrieges. Magisterarbeit, Potsdam: Univ. Potsdam.
- Schreiber, Gerhard (2005). Thesen zur ideologischen Kontinuität in den machtpolitischen Zielsetzungen der deutschen Marineführung 1897 bis 1945: Rückblick und Bilanz, in: Werner Rahn (Hrsg.), *Deutsche Marinen im Wandel: Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit*, München: R. Oldenbourg (= Beiträge zur Militärgeschichte, Bd. 63), S. 427–449.

#### Tagungsprogramm V. "Dreizack":

Wissenschaftliche Netzwerktagung, veranstaltet vom Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel (ISPK) und der Deutschen Maritimen Akademie (DMA)

Laboe/Kiel, O3, November - O5, November 2021

Mittwoch, 03. November 2021 (Laboe)

Bis 13:30 Uhr Eintreffen der Konferenzteilnehmer und Check-in am Tagungsort

Hotel "Admiral Scheer", Strandstraße 92, 24235 Laboe

14:00 Uhr Eröffnung und Begrüßung durch

- Johannes Peters, M.A. (Kiel), Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel

- Mike Brach (Laboe), Deutscher Marinebund

Anschließende kurze Vorstellung

14:30 Uhr Panel 1 & 2 – Beiträge I-V (Moderation: J. Peters)

> Tim Döbler Die Rekrutierungspolitik der Royal Navy in den Siedlungskolonien

> > des British Empire

Von einer kleinen zu einer Status-Marine – die USA nach 1865 Johannes Nagel

15 Minuten Kaffeepause

Hendrik A. Pas-Indiens Flugzeugträgerprogramm: Technology Transfer und Stra-

ligh tegische Unabhängigkeit

Sebastian Send in the Drone Carriers – zur Übertragbarkeit des operationel-

Schwartz len Konzepts von Flugzeugträgern auf UAVC-Mothership Träger-

systeme

Jonas Franken Staatliche Resilienzkapazitäten im Kontext von Seekabelausfällen

(online)

19:00 Uhr Gemeinsames Abendessen, anschließend gemeinsames "Einlaufbier" an der

"Heimathafen"-Bar

Donnerstag, 04. November 2021 (Laboe)

08:00 Uhr Frühstück, Restaurant "Heimathafen" im Hotel "Admiral Scheer" anschl.

Einnahme der Plätze im Tagungsraum

09:00 Uhr **Vorbereitungspanel zur Besichtigung Marine-Ehrenmal**  Anna-Lena Schneider Ausstellungsdesign in Marinemuseen mit der Fallstudie

der neuen PRINZ EUGEN Ausstellung "Frieden durch

Verstehen" im Marine-Ehrenmal

09:30 Uhr Besichtigung U995/Marine-Ehrenmal mit Führung durch Anna-Lena Schneider

& Tim Döbler

**12:30 Uhr** Mittagessen im Hotel Admiral Scheer

13:30 Uhr Panel 3 – Beiträge VI-VIII (Moderation: Dr. J. Witt)

Caroline Wegener Russland und China: Strategischer Partner oder Konkurrent

(online)

Jon Dannemann Ist China hochseetauglich? Eliten- und finanzpolitische Hür-

den auf dem Weg zur globalen maritimen Machtprojektion

Maximilian Ernst It's Not The Economy, Stupid: Eine Studie zu den strategi-

schen Beweggründen Chinas aggressiver Politik gegenüber

Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres

**15:00 Uhr** Pause

15:30 Uhr <u>Seemannssonntag mit Input zum Marineschiffbau in Deutschland und Europa –</u>

Beiträge IX-X (Moderation: Dr. J. Weber)

Hans-Uwe Mergener Mittler Report Verlag

Christian Stechemes- Director Solutions AWS - THALES

ser

**17:30 Uhr** Programm in Laboe oder freie Zeit zum Netzwerken

**19:00 Uhr** Abendessen

Freitag, 05. November 2021 (Laboe)

08:00 Uhr Frühstück, anschl. Einnahme der Plätze im Tagungsraum Hotel "Admiral

Scheer", Strandstraße 92, 24235 Laboe

09:00 Uhr Panel 5 – Beiträge XI-XIII (Moderation: Dr. J. Witt)

Rafael Rehm Die Risikotheorie nach Alfred von Tirpitz und ihre politische

Funktion auf globaler Ebene

Enrico Schicketanz Wie Raeder ranghohe Nationalsozialisten über Seemacht be-

lehrte

**11:00 Uhr** Ausklang/Verabschiedung

**11:45 Uhr** Mittagessen, anschl. individuelle Abreise

Der folgende Bericht zur Netzwerktagung erschien in der Zeitschrift "Leinen Los!" des Deutschen Marinebundes (Heft 1-2/2022, S. 24f.)

#### Dreizack 21

#### Maritime Netzwerktagung von DMA & ISPK "Dreizack 21"

Henrik Schilling Institut für Sicherheitspolitik

Bereits das fünfte Jahr in Folge fand Anfang November 2021 die Netzwerktagung "Dreizack" für Nachwuchswissenschaftlerinnen und Wissenschaftler im Forschungsbereich der Maritimen Strategie und Sicherheit statt. Die Idee des Dreizacks stammt ursprünglich von Dr. Jann Witt (DMB) und Dr. Sebastian Bruns (ISPK) zur Stärkung des akademischen Austauschs zwischen jungen Forschenden im deutschsprachigen Raum. Seit 2017 findet der Dreizack daher jährlich statt und wird immer in den ungeraden Jahren in Laboe ausgerichtet. Das Hotel Admiral Scheer ist dabei mit seiner Nähe zum Marineehrenmal und dem U-Boot 995 der perfekte Austragungsort.

#### Persönlicher Austausch und Onlinevorträge

Da der Dreizack ganz besonders vom persönlichen Austausch lebt, war es eine große Freude, die Konferenz mit einer kleinen Gruppe an Teilnehmenden überwiegend in Präsenz durchzuführen. Nichts desto trotz haben es die Erfahrungen aus den letzten Jahren problemlos möglich gemacht, die Panels vor Ort auch mit Vorträgen aus dem Ausland online zu ergänzen.

Nach der Begrüßung durch Mike Brach, dem Bundesgeschäftsführer des Deutschen Marinebundes und Johannes Peters, dem Abteilungsleiter Maritime Strategie und Sicherheit des ISPK, startete ein Doppelpanel mit spannendem Kontrast zwischen Historischem und Zukunftstechnologien. Nachdem sich Tim Döbler der Rekrutierungspolitik der Royal Navy in den Siedlungskolonien des British Empires gewidmet hat, beleuchtete Johannes Nagel die Entwicklung der US Navy von einer kleinen zu einer Status-Marine nach 1865. Während bei ersterem Vortrag ein besonderes Augenmerk auf



Das Ensemble des DMB in Laboe war ein idealer Austragungsort

die Offiziersanwärter gelegt wurde, stand bei Zweitem der Einfluss der Weltstaatengemeinschaft auf den Aufbau der US Schlachtflotte im Vordergrund.

#### Neue Technik im maritimen Raum

Nach einer kurzen Kaffeepause folgten drei Vorträge über technologische Fortschritte im maritimen Raum. Hendrik Pasligh beleuchtete am indischen Flugzeugträgerprogramm den dort stattfindenden Technology Transfer und sich daraus ergebende strategische Unabhängigkeit des Landes. Thematisch daran anschließend folgten die Ausführungen von Sebastian Schwartz zur Übertragbarkeit des operationellen Konzepts von Flugzeugträgern auf UAVC-Mothership Trägersysteme mit dem Titel "Send in the Drone Carriers". Das Panel abschließen konnte Jonas Franken mit der Thematik staatlicher Resilienzkapazitäten im Kontext von Seekabelausfällen.

## Neues Museumskonzept – Führung durch das MEM

Der zweite Konferenztag wurde durch Anna-Lena Schneider eröffnet, die ihr neues Museumskonzept der Prinz Eugen Ausstellung "Frieden durch Verstehen" vorgestellt hat, das bald im Marineehrenmal in Laboe zu sehen sein wird. Nach den theoretischen Grundlagen folgte dann die Praxis in Form einer dreistündigen Führung durch das Ehrenmal und das U 995. Ob als Gedenkort, Museum oder Aussichtspunkt; das Marineehrenmal hinterlässt sowohl bei denjenigen, die schon häufiger dort waren als auch bei denjenigen die noch nie zu Besuch waren, einen bleibenden Eindruck.

#### **Internationales Panel**

Nach der Führung und einem vorzüglichen Mittagessen im Hotel folgte mit dem Dritten ein internationales Panel, das aktuelle maritime Herausforderungen in China und Russland beleuchtete. Aus Brüssel online zugeschaltet sprach Caroline Wegener über die Frage, inwiefern Russland und China als strategische Partner oder Konkurrenten angesehen werden können. Daran anschließend stellte Jon Dannemann die Frage ob China überhaupt bereits hochseetauglich ist und welche eliten- und finanzpolitischen Hürden dem Land auf dem Weg zur globalen maritimen Machtprojektion begegnen. Der dritte Vortrag des Panels blieb bei der Perspektive auf China. Maximilian Ernst beschäftige sich in seiner Arbeit mit dem prägenden Titel: "It's Not The Economy, Stupid" dabei allerdings mit den strategischen Beweggründen Chinas aggressiver Politik gegenüber den Anrainerstaaten des Südchinesischen Meeres.

#### Anspruchsvoller Seemannssonntag und Risikotheorie

Nach spannenden Diskussionen ging es mit einem akademischen Seemannssonntag weiter. Die maritime Tradition mit Kuchen und Kaffee wurde kurzerhand mit zwei Expertenvorträgen über den Marineschiffbau in Deutschland und Europa von Christian Stechemesser von *Thales* und Hans-Uwe Mergener vom *Mittler Report Verlag* kombiniert. Dieser Exkurs bot den Teilnehmenden einen erstklassigen Einblick in die Hintergründe einer der wichtigsten Industrien Deutschlands & Europas mit Erfahrungen aus erster Hand.

Abgerundet wurde die Konferenz am dritten Tag mit einem Vortrag von Rafael Rehm zur politischen Funktion der Risikotheorie nach Alfred von Tirpitz auf globaler Ebene und einem Vortrag von Enrico Schicketanz zur Frage wie Raeder ranghohe Nationalsozialisten über Seemacht belehrte. Nachdem die Tagung mit einem historischen Panel begonnen hat, endet sie damit auch mit einem solchen, allerdings mit einem besonderen Fokus auf die deutsche Geschichte.

Mit 13 Vorträgen in fünf Panels war die diesjährige Dreizack-Tagung ein voller Erfolg im Sinne der Netzwerkbildung unter vornehmlich jungen Forschenden zur Maritimen Sicherheit aus verschiedensten Fachbereichen. Mit diesen Erfahrungen freuen wir uns bereits jetzt auf den Dreizack im kommenden Jahr und hoffen auch dort wieder interessierte Personen mit historischen, politikwissenschaftlichen, philosophischen, juristischen und vielen weiteren spannenden Sichtweisen auf Maritime Strategie und Sicherheit begrüßen zu dürfen. Dieses Format trägt damit nicht nur zur Netzwerkbildung, sondern auch zur Erweiterung des eigenen Fachwissens und Interessenbereiches bei.