

Indien im Spannungsfeld von Chinas Belt and Road Initiative

Norbert Lacher

Nr. 13/2021

Darum geht's

In der asiatischen Hemisphäre, von der westlichen Wahrnehmung meist sträflich vernachlässigt, ist mit der Atommacht Indien ein Akteur von geopolitischer Dimension verortet. Im Schatten Chinas oder der Wirtschaftsmächte Japan und Südkorea sind die Vorstellungen von Indien von unterschiedlicher Qualität, meistens aber reich an Facetten. Im Regelfall unterliegen sie vorgefertigten Klischees, anhand derer Indien eingeordnet wird, sowohl als kulturelle wie auch als gesellschaftliche Größe. So reicht der Bogen zumeist vom verklärten Blick auf die Ära der Mogule, über Tiger und Bollywood bis hin zu unvorstellbaren Menschenmassen und Elend. Abseits davon wird Indien auch als Weltraum- und Atommacht wahrgenommen. Will man Indien jedoch als Akteur begreifen, der für sich den Status eines globalen Players beansprucht, so muss man sich dessen geopolitische Dimension vergewissern.

Indien ist mit 1,3 Mrd. Menschen nach China der bevölkerungsreichste Staat und die größte Demokratie der Welt. Mit einer Ausdehnung von 2.000 km Ost-West, 3.200 km Nord-Süd und einer Fläche von 3,2 Mil. Quadratkilometer Nummer sieben der Welt, ist Indien eine geographische Größe am indischen Subkontinent.

Die topographische Einbettung zwischen dem Golf von Bengalen im Osten und der Arabischen See im Westen sowie dem Himalaja im Norden verleihen Indien eine geopolitische Dominanz im Raum. Die Unmittelbarkeit zu den maritimen Handelsstraßen der Welt sowie die damit verbundene Projektionsmöglichkeit

nicht nur Richtung Westen in den Persischen Golf und den Eingang zum Roten Meer, sondern auch Richtung Osten mit der Straße von Malakka, eröffnet Indien einen augenscheinlichen geostrategischen Vorteil im Raum. Seit seiner Entlassung in die Unabhängigkeit durch Großbritannien 1947 versucht Indien kraft seiner Größe und Lage im Indischen Ozean sich als globaler Akteur zu etablieren. Ebenso lange ist es außen- und sicherheitspolitisch im (atomaren) Spannungsdreieck mit Pakistan und der Volksrepublik China gefangen. Die unklare Grenzziehung im Gefolge der Aufteilung Britisch-Indiens in Pakistan und Indien führte zu einer Reihe von Auseinandersetzungen mit seinen Nachbarn, unter anderem 1962 in der Grenzregion zu Tibet mit China. Dieser Konflikt dauert bis heute an, so kam es im September 2020 zu einem blutigen Zusammenstoß im Spanggur-Tal im Kaschmir. Diese Region ist auch der permanente Zankapfel mit Pakistan. Trotz zweier Kriege ist dieser Konflikt bis heute ungelöst und weiter Anlass für militärische Auseinandersetzungen, zuletzt 2019.

Im Zeitalter der *Bipolaren Weltordnung* positionierte sich Indien als absolut blockfreie Macht im indopazifischen Raum stets mit der Zielsetzung der Wahrung seiner staatlichen Integrität. Mit dem Zerfall der Sowjetunion, dem Ende der Bipolarität und der Rückkehr der Volksrepublik China als Eurasische Macht sieht sich Indien den Herausforderungen einer sich neu ausrichtenden internationalen Machtordnung gegenüber.

Mit der offensichtlichen Verlagerung des geopolitischen Fokus vom Atlantischen in den Indopazifischen Raum werden die Karten im

Spiel um die Macht neu gemischt. Chinas „Belt and Road Initiative (BRI)“ spielt dabei eine nicht unwesentliche Rolle. Die ökonomische wie geopolitische Dimension des Projektes bereitet mittlerweile nicht nur den Vereinigten Staaten und der Russischen Föderation Kopfzerbrechen, sondern bringt ganz besonders Indien in Bedrängnis.

Die zunehmende Machtentfaltung Chinas erfordert von Indien – entsprechend seiner eigenen Wahrnehmung als Atommacht und Global Player –, seine Politik danach auszurichten.

Die Faktenlage

Das Mega-Projekt BRI, befeuert von 1.000 Mrd. US-Dollar soll in den nächsten Jahrzehnten mit einer Reihe von Handelskorridoren und Infrastrukturprojekten den gesamten Indopazifischen Raum sowie Zentralasien überziehen und damit Chinas geopolitischen Einfluss beschleunigen. Teilprojekte mit unmittelbarer Wirkung auf Indien sind die sogenannte „String of Pearls“ und der „China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)“. Entlang der maritimen Handelsrouten vom Südchinesischen Meer durch den Indischen Ozean bis an die afrikanische Ostküste trifft man dabei auf eine Reihe von Bauprojekten mit fragwürdigem ökonomischem Nutzen oder offensichtlichem militärischen Hintergrund. Dergestalt sind die Inselaufschüttungen bei den Spratly und Paracel Islands im Südchinesischen Meer. Entgegen den Erklärungen Chinas, diese lediglich friedlich zu nutzen, zeigen Satellitenaufnahmen ein anderes Bild. Diese Inseln sind zu militärischen Stützpunkten mit entsprechender Infrastruktur wie Flugplätze, Hafenanlagen und modernster, leistungsfähiger Aufklärungsinfrastruktur umfunktioniert worden. Von hier eingesetzte Luftstreitkräfte sind in der Lage, die Philippinen, Indonesien, die Straße von Malakka sowie sämtliche Eingänge in das Südchinesische Meer abzudecken und die indischen Andamanen sowie die Nordspitze Australiens zu erreichen.

In Kambodscha hat China die Stadt Sihanoukville übernommen und in eine Feriendestination für Chinesen umgebaut sowie das Hafenprojekt Melaka Gateway in Malaysia in Angriff genommen. Es betreibt

einen Um- und Ausbau des Hafens Kyaukphyu in Myanmar – von hier aus führen eine Öl-Gas-Pipeline nach Kunming in der chinesischen Provinz Yunnan, eine militärische Nutzung steht im Raum – und hat in Chittagong eine Sonderwirtschaftszone in Bangladesch errichtet.

Von unmittelbarer Brisanz für Indien sind jedoch die BRI-Projekte auf Sri Lanka an der Südspitze Indiens. Mit milliardenschweren chinesischen Krediten wurden vermeintlich lukrative Infrastrukturprojekte umgesetzt, die sich in der Folge wirtschaftlich als völlig wertlos entpuppen. In der Hafenstadt Hambantota wurden ein Hochseehafen sowie ein internationaler Flughafen errichtet. In der Hauptstadt Colombo wird mit dem Projekt „Port City“ aktuell ein neuer Hochseehafen geschaffen. Mittlerweile konnte China den Hochseehafen in Hambantota für 99 Jahre übernehmen. Sri Lanka war nicht mehr in der Lage, die gewährten Kredite zu begleichen. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis auch der Flughafen in die Verantwortung Chinas übergeht.

Trotz geringer wirtschaftlicher Bedeutung, die geo- und militärstrategische Bedeutung Hambantotas ist enorm. Hiermit verfügt China über die Möglichkeit, rasch und problemlos See- wie Luftstreitkräfte auf Sri Lanka zu stationieren und die maritimen Handelsrouten zwischen Europa, Afrika und Asien zu beeinflussen. Indiens militärische Handlungsfreiheit, insbesondere der Zusammenhalt der Seestreitkräfte zwischen der indischen Ost- und Westküste, wird damit massiv bedroht. Ebenso der Einsatz der indischen Atom-U-Boote. Dieser ist nur von der Ostküste aus (sofortiges Abtauchen in große Tiefe) möglich. Die Volksrepublik dringt damit direkt in die „Intimsphäre“ Indiens ein.

Knapp 800 km weiter westlich liegen die Malediven, traditionell der indischen Einflusszone zuzuordnen. Bis 2016 galt auf den Malediven die „India first“-Politik. Mit dem Besuch von Chinas Präsidenten Xi Jinping 2014 hat sich das Blatt zugunsten Chinas gewendet, aus „India first“ wurde „China first“. Inzwischen haben die chinesischen Investitionen im Land einen gigantischen Schuldenberg anwachsen lassen, der für den kleinen Inselstaat kaum mehr zu bewältigen ist. Auch hier hat es China

geschafft, im Gegenzug für Erleichterungen einen Exklusivpachtvertrag über 50 Jahre für die unbewohnte Insel Feydhoo Finolhu abzuschließen. Innerhalb kürzester Zeit wurde darauf eine Meeresbeobachtungsstation zur Gewinnung wissenschaftlicher Daten errichtet. Nach Ansicht des indischen Strategen Braham Chellaney vom Centre for Policy Research in Neu-Delhi ist diese Installation alles andere als eine wissenschaftliche Station, vielmehr könne China von diesem Standort aus Erkenntnisse über den Einsatz von U-Booten im gesamten Indischen Ozean gewinnen.

Abb: Chinas Aufbau der gepachteten Insel Feydhoo Finolhu. Quelle: [Twitter](#).



3268 Kilometer westlich des Taucherparadieses liegt der beschauliche Inselstaat Mauritius. Auch hier hat sich China als wesentlicher Handelspartner und Investor etabliert. Bereits unter Xi's Vorgänger Hu Jintao wurde ein 260 Millionen Dollar schweres Projekt zum Ausbau und der Modernisierung des Flughafens des Inselstaates, dem Sir Seewoosagur Ramgoolam International Airport of Mauritius, unterzeichnet. Mauritius, eine alte Verbündete Pekings, positioniert sich dabei gerne als Asiens Tor zu Afrika. Einem Bericht der Nachrichtenagentur Reuters zu Folge hatten sich bereits 2009 dreizehn chinesische Unternehmen vor allem in der Textil-, Bau- und dem IT-Bereich auf der Insel angesiedelt. Die Hälfte der Arbeitnehmer sind mittlerweile Chinesen. Dem Umbau des Flughafens, der 2013 abgeschlossen wurde, folgte im Oktober 2019 ein Freihandelsabkommen, das am 1.

Jänner 2021 in Kraft getreten ist. Damit soll der Handel zwischen China und Mauritius weiter befeuert werden und, ganz im Sinne von Mauritius, den Tourismus ankurbeln. Mit einem Anteil von 15% hat China 2019 Indien als wichtigsten Handelspartner bei Importen abgelöst.

Weiter über den Indischen Ozean an der Ostküste Afrikas in Tansania verfolgt China das Hafenprojekt Bagamoyo, in Dschibuti hat es 2018 erstmals in seiner tausendjährigen Geschichte einen Militärstützpunkt im Ausland errichtet, im Sultanat Oman in der Hafenstadt Dugam eine Freihandelszone geschaffen und mit dem bereits erwähnten „China-Pakistan

Economic Corridor (CPEC)“ eines der Schlüsselprojekte der BRI in Angriff genommen. Dieser Handelskorridor soll die chinesische Provinz Xinjiang über den Karakorum Highway mit dem Hafen Gwadar verbindet. Bislang konnte der Hafen zu einem Hochseehafen und der Karakorum Highway auf weiten Strecken zu einer Hochleistungsstraße ausgebaut werden. In der Nähe des Hafens soll bis 2022 auch noch ein Flughafen errichtet werden. Ähnlich wie Sri Lanka oder die Malediven sieht sich auch Pakistan immensen finanziellen Herausforderungen gegenüber – so wurde der Hafen für 40 Jahre an China verpachtet.

Für Indien entwickelt sich hier eine ähnlich bedrohliche Situation wie in Sri Lanka. Einerseits durchschneidet der Karakorum Highway den höchst sensiblen Raum des Kaschmirs und trennt Indien endgültig vom

Zugang in den Zentralasiatischen Raum. Andererseits eröffnet Gwadar die Möglichkeit zur Stationierung chinesischer Streitkräfte direkt am Eingang in den Persischen Golf und somit an einer der wesentlichen indischen Nachschubrouten für Öl und Gas.

Von besonderer Relevanz ist:

- Zum einen, dass es China innerhalb weniger Jahre gelungen ist, unter dem Deckmantel der BRI an strategisch wichtigen Punkten sowohl am Eurasischen Kontinent wie auch im Indopazifik Fuß zu fassen und diese Position für sich nachhaltig zu reklamieren bzw. geostrategisch nutzbar zu machen. China folgt dabei ganz den Prinzipien des Weiqi, jenem uralten chinesischen strategischen Brettspiel (in Japan auch als Go bekannt), dessen Ziel es ist, durch strategische Positionierung von Steinen den Sieg über den Gegner ohne Kampf zu erlangen. Ganz im Sinne von Sun Zi's „Kunst des Krieges“ wird der Gegner handlungsunfähig gemacht.
- Zum anderen muss sich Indien im Klaren sein, je länger es der Volksrepublik erlaubt bleibt, unbehelligt seine Steine auf dem indopazifischen Teil des Spielfeldes zu positionieren, desto geringer wird die Chance, seine völlige Handlungsunfähigkeit zu verhindern. Für Indien zeichnet sich eine hochgradig gefährliche geopolitische/geostrategische Lage ab. Die Umklammerung und die damit einhergehende massive Eindämmung seiner außen- sowie sicherheitspolitischen Handlungsoptionen ist gravierend.

So sehe ich das:

Indien ist gefordert, rasch Maßnahmen zu setzen. Ein erster unmittelbarer Ansatz muss auf die Bedrohung aus Sri Lanka und den Malediven gerichtet sein, aber auch die Entwicklungen in Mauritius berücksichtigen. Ein weiterer Ansatz sollte auf die militärische Absicherung der wesentlichen Versorgungsrouten abzielen. Mittels eines Abkommens mit dem Oman wurde 2018 die Nutzung des Hafens und Flughafens in Dugam für die indischen Streitkräfte erreicht. Ebenso gilt es, die vorgelagerten Inselgruppen Lakshadweep im Westen sowie die Andamanen und Nikobaren

im Osten technisch wie infrastrukturell zur Früherkennung maritimer Operationen zu adaptieren.

Auf der ca. 1.000 km nördlich und politisch zu Mauritius gehörigen Insel Agalega hat Indien begonnen, den dortigen Flugplatz auszubauen. Wenngleich beide Regierungen den Ausbau, respektive den Bau einer Militärbasis dementieren, so gibt es doch ein Übereinkommen zwischen den beiden Ländern aus dem Jahre 2015, das den Ausbau der Infrastruktur auf weit abgelegenen Inseln von Mauritius vorsieht. Für Agalega soll ein Budget von 250 Millionen Dollar vorgesehen sein.

In Tadschikistan verfügt die indische Luftwaffe über die Möglichkeit, die Luftwaffenstützpunkte in Farkhor und Ayni zu nutzen. Inwieweit diese tatsächlich einsatzbereit sind, ist fraglich. Medienberichte wie auch das offizielle Indien lassen keine eindeutige Bestätigung zu. Abseits dieser rein militärischen Gegenmaßnahmen wird es von besonderer Bedeutung sein, im Rahmen der von Indiens Premierminister Narendra Modi angekündigten „Act East Policy“ und „Neighbourhood First Policy“ Indiens Position als seriösen Sicherheits- und Wirtschaftspartner im Indopazifik zu stärken, insbesondere in Sri Lanka, den Malediven, Afghanistan, Bangladesch, Nepal und Bhutan. Es bedarf einer Vertiefung der Beziehungen zur „Association of Southeast Asian Nations“ (ASEAN). Die einstige Ablehnung Indiens, Mitglied dieser zu werden, gilt als einer der schwerwiegendsten außen- und wirtschaftspolitischen Fehler Indiens.

Daneben gilt es mittels bi-/multilateralen Kooperationen wie mit der Russischen Föderation im Rahmen der „Shanghai Cooperation Organisation“ (SCO) oder in Verbindung mit den USA, Japan und Australien im Wege der „Quadrilaterale Initiative“ (Quad) Chinas Expansion entgegenzutreten – denn „INDIA is under pressure!“