



## Maritime Sicherheit im Indischen Ozean

Mehr deutsches Engagement im Ozean des 21. Jahrhunderts

*Carlo Masala | Konstantinos Tsetsos | Tim Tepel*

### Zum Mitnehmen

- Mit dem Golf von Aden, dem Suez-Kanal, der Straße von Hormuz und der Straße von Malakka befinden sich die global wichtigsten maritimen Nadelöhre im Indischen Ozean.
- Die sicherheitspolitischen Herausforderungen in der Region – von zerfallenden Staaten bis hin zur Rivalität von Großmächten – bedrohen nachhaltig die maritime Sicherheit und die freie Durchfahrt durch maritime Nadelöhre.
- Deutschlands Wohlstand hängt vom freien, internationalen Seehandel und vom ungehinderten Zugang zu den Rohstoffmärkten ab. Die Gewährleistung maritimer Sicherheit im Indischen Ozean ist daher essentielles Interesse Deutschlands.
- Berlin muss sich – viel stärker als bisher – in der Region engagieren. Nur durch eine ständige Präsenz in der Region, durch enge bilaterale Partnerschaften mit Schlüsselstaaten, durch sicherheitspolitische, wirtschaftliche und wissenschaftliche Kooperationen sowie Teilhabe an regionalen und internationalen Organisationen kann Deutschland nachhaltig zur Verbesserung der maritimen Sicherheit in der Region beitragen.

## INHALT

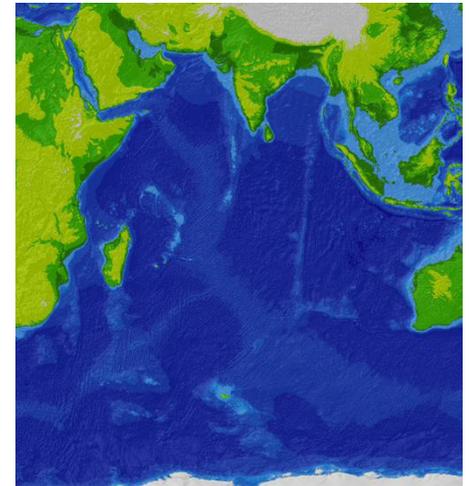
---

- 2 | 1. Die Region Indischer Ozean**
  - 2 | 2. Key players im Indischen Ozean**
  - 5 | 3. Sicherheitspolitische Rahmenbedingungen**
  - 8 | 4. Bestehende maritime Sicherheitsarchitektur im Indischen Ozean**
  - 12 | 5. Deutsche Beiträge**
  - 16 | 6. Schlussbetrachtungen**
  - 17 | Abkürzungsverzeichnis**
  - 17 | Abbildungsverzeichnis**
  - 18 | Literaturverzeichnis**
- 

## 1. Die Region Indischer Ozean

Der Indische Ozean ist mit etwa 75,8 Millionen km<sup>2</sup> Fläche der drittgrößte Ozean der Erde. Er grenzt an den Atlantik, den Pazifik, den Antarktischen Ozean und bedeckt etwa 14,7% der Erdoberfläche. Die Indische Ozean Region (IOR) erstreckt sich im Westen vom Suez-Kanal im Norden bis zum Kap der Guten Hoffnung im Süden. Im Norden dominieren zwei große Buchten die Region (die Arabische Bucht und der Golf von Bengalen), während sie im Süden in der Antarktis mündet. Die östliche Grenze verläuft entlang der südostasiatischen Küste, dem westlichen Indonesischen Archipel und im Südwesten entlang der australischen Ostküste. Nach dem Mittelmeer in Antike und Mittelalter und dem Atlantik in der Neuzeit, gilt der indische Ozean als das wichtigste Weltmeer des 21. Jahrhunderts. Die Bedeutung des Indischen Ozeans leitet sich von seinen engen Zufahrtswegen und seiner Rolle als Transitozean der Weltwirtschaft ab. Mit dem Golf von Aden, dem Bab el-Mandeb, dem Suez-Kanal, der Straße von Hormuz, der Straße von Malakka, der Sundastraße und der Straße von Lombok befinden sich die global wichtigsten maritimen Nadelöhre in dieser Region. Der stets zunehmende Welt- handel und Schiffsverkehr macht diese maritimen Nadelöhre des Indischen Ozeans durch gesteigerte Nutzung immer wichtiger. Bereits jetzt passieren etwa 30% des Welthandels jährlich die Straße von Malakka während etwa 20% der Ölexporte in alle Welt die Straße von Hormuz passieren müssen. Durch den steigenden Rohstoffbedarf und den damit einhergehenden Anstieg des Schiffsverkehrs wird dem Indischen Ozean weitere Bedeutung zukommen. Davon sind nicht nur westliche Staaten betroffen, sondern vor allem auch die bevölkerungsstärksten und zukünftig führenden Wirtschaftsnationen China und Indien. Dies wird letztlich dazu führen, dass immer mehr Staaten an der Wahrung ihrer Interessen im Indischen Ozean interessiert sein werden und es zu einer steigenden geostrategischen Relevanz des Indischen Ozeans kommen wird. Kaplan (2009: 17) leitet daraus große Veränderungen in der internationalen Politik ab: „In other words, more than just a geographic feature, the Indian Ocean is also an idea. It combines the centrality of Islam with global energy politics and the rise of India and China to reveal a multilayered, multipolar world.“

**Abbildung 1:**  
**Topographisch-bathymetrische Karte Indischer Ozean**



(c) CC-BY-SA 3.0, via Wikimedia

## 2. Key players im Indischen Ozean

### 2.1 Indien

Indien hat vielfältige wirtschaftliche maritime Interessen im Indischen Ozean und ist der natürliche Aspirant dafür, die Führungsmacht in der IOR zu werden. Das Land verfügt über 7.516 km Küste und 13 große Häfen. 90% des indischen Außenhandelsvolumens werden auf dem Seeweg transportiert. Energieimporte werden vorwiegend aus dem Persischen Golf und Afrika nach Indien geliefert. 10 bis 15% der Bevölkerung in küstennahen Regionen sind in der Fischerei aktiv. Aus sicherheitspolitischer Sicht beziehen sich Indiens Interessen sowohl auf den Schutz küstennaher Regionen, als auch auf die Sicherung von Handelsrouten. Langfristig

Langfristig strebt Indien eine Marinepräsenz im gesamten Indischen Ozean und eine *Blue Water Navy* an.

strebt Indien eine Marinepräsenz im gesamten Indischen Ozean und eine *Blue Water Navy* an, um strategische Interessen Indiens in dieser Region verteidigen zu können (Integrated Headquarters Ministry of Defence 2007). Indien verfügt über zwei Flugzeugträger. Es wird erwartet, dass das Land im Laufe des Jahres ein U-Boot mit Atomsprengköpfen in Dienst nehmen wird. Derzeit betreibt Indien auf Madagaskar eine Station zur Überwachung des Seeverkehrs im südwestlichen Teil des Indischen Ozeans. Darüber hinaus benutzt die indische Marine den Hafen von Muscat, Oman, für Anti-Piraterie Einsätze. Hierzu zählte beispielsweise die *Operation Island Watch* im Jahr 2010. Als Reaktion auf chinesische Hafeninvestments in Sri Lanka und Pakistan hat Indien darüber hinaus einen Tiefwasserhafen in Sittwe, Myanmar, finanziert (The Times of India 2011). Indien treibt aktiv den Ausbau maritimer Verträge und Institutionen auf bi- und multilateraler Ebene voran. Hierzu zählen Abkommen zwischen Indien und den Inselstaaten Seychellen, Malediven, Sri Lanka und Mauritius. Darüber hinaus veranstaltet Indien das *Indian Ocean Naval Symposium*, das sich mit Sicherheitsbedrohungen im Indischen Ozean befasst, und die jährlichen „Milan“ Treffen zur Förderung der Kooperation im Bereich der maritimen Sicherheit. Gemeinsame Militärübungen unter der Bezeichnung *Exercise Malabar* mit den USA unterstützen Neu Delhi bei der Kapazitätsbildung. Diese dienen auch dazu, Indien als Gegengewicht zu chinesischen Expansionsbemühungen im Indischen Ozean zu etablieren.

## 2.2 Malaysia

Seit dem Jahr 2004 kooperieren Malaysia, Indonesien und Singapur auf trilateraler Basis im Rahmen der Operation MALSINDO.

Geografisch liegt Malaysia an der strategisch wichtigen Straße von Malakka. Sicherheitsbedrohungen beziehen sich hier primär auf Piraterie, allerdings besteht auch die Gefahr von Angriffen durch islamistische Terrorgruppen wie Jemaah Islamiyah. Historisch gesehen waren multilaterale militärische Kooperationen zwischen Malaysia, Singapur und Indonesien begrenzt. Seit dem Jahr 2004 kooperieren Malaysia, Indonesien und Singapur aber auf trilateraler Basis im Rahmen der *Operation MALSINDO*, auch bekannt als *Malacca Straits Sea Patrol* (MSSP) und *Malacca Straits Security Initiative* (MSSI) (Massey, 2008). Patrouillen aller drei Staaten befahren dabei aber jeweils nur eigene Hoheitsgewässer. Historische Animositäten zwischen den drei Ländern verhindern eine stärkere trilaterale Kooperation. Bezogen auf die Fläche der Straße von Malakka sind die Fähigkeiten der Marine von Malaysia begrenzt. Aufgrund ihrer hohen wirtschaftlichen Bedeutung ist für die Zukunft anzunehmen, dass sich das trilaterale Engagement aller drei Staaten fortsetzen wird.

## 2.3 Australien

Mögliche Bedrohungsszenarien für Australien sind ein zwischenstaatlicher Konflikt zwischen Indien und China, maritimer Terrorismus sowie insbesondere nicht-traditionelle Sicherheitsbedrohungen.

In australischen Verteidigungskreisen wird angenommen, dass der Indische Ozean in den nächsten Jahrzehnten an strategischer Bedeutung für Australien gewinnen wird (Bateman & Bergin 2011). Australien besitzt die maritime Hoheit über die größte Fläche unter allen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und verfügt darüber hinaus über eine der fähigsten Marinen in der Region. Maritime Interessen beziehen sich auf strategisch wichtige Inselterritorien, Seewege, die Verhinderung illegaler Einwanderung sowie große offshore Öl- und Gasvorkommen vor der Nordwestküste Australiens. Mögliche Bedrohungsszenarien sind ein zwischenstaatlicher Konflikt zwischen Indien und China, maritimer Terrorismus sowie insbesondere nicht-traditionelle Sicherheitsbedrohungen wie transnationale Kriminalität, illegale Fischerei oder Naturkatastrophen. Es ist wahrscheinlich, dass Australien in Bezug auf die Sicherheitsarchitektur im Indischen Ozean auf bilaterale Initiativen setzen wird. In jüngerer Zeit gab es eine Annäherung zwischen Canberra und Neu Delhi im Bereich der maritimen Sicherheit. Weitere bilaterale Kooperationen sind daher in Zukunft wahrscheinlich (Cronin & Baruah 2014). Trilaterale Gespräche zwischen

Timor-Leste, Indonesien und Australien über maritime Problemfelder könnten in Zukunft hinzukommen. Darüber hinaus ist Australien in multilateralen Institutionen aktiv und hatte von 2013 bis 2015 den Vorsitz in der *Indian Ocean Rim Association*. Multilaterale Institutionen sind für Australien insbesondere zur Adressierung nicht-traditioneller Sicherheitsbedrohungen relevant.

#### 2.4 Indonesien

Der neue Präsident von Indonesien, Joko Widodo, hat in seinem Wahlkampf versprochen, die maritime Sicherheit Indonesiens zu stärken, die regionale Diplomatie auszubauen und die Fähigkeiten der indonesischen Marine zu verbessern (Shekhar & Liow 2014). Hiermit wäre er der erste demokratisch gewählte Präsident, der eine maritime Doktrin für Indonesien entwickeln möchte. Die derzeitigen maritimen Fähigkeiten Indonesiens liegen unter denen von Singapur, Thailand und Vietnam. Da sich Indonesien vom Indischen Ozean in Richtung Osten erstreckt und auch ein großer Anteil am indonesischen Handelsvolumen auf Süd- und Ostasien entfällt, lag das primäre strategische Interesse noch auf dem Pazifik. In jüngerer Zeit lässt sich jedoch ein zunehmendes Interesse Indonesiens am Indischen Ozean erkennen. Dies spiegelt sich auch in einer Erklärung des indonesischen Präsidenten im *Shangri La Dialogue* im Jahr 2012 in Singapur wider: „There is every likelihood that in the twenty-first century the Indian Ocean will grow in geostrategic importance. We must make sure that the Indian Ocean does not become an area of new strategic contest and rivalry. Indeed, now is the time to cultivate the seeds for long-term cooperation, based on common interests in that part of the world“ (Shekhar & Liow 2014). Indonesien nimmt eine der Vorreiterrollen im ASEAN-Staatenbündnis ein. In Anbetracht der begrenzten maritimen Fähigkeiten des Landes, ist anzunehmen, dass Indonesien auch im maritimen Bereich in Zukunft auf multilaterale Institutionen zur Wahrung seiner geostrategischen Interessen setzen wird. Eine Kerninstitution stellt hierbei die *Indian Ocean Rim Association* dar, in der Indonesien von 2015 bis 2017 den Vorsitz innehat. Gleichzeitig steht Indonesien aber aufgrund negativer historischer Erfahrungen dem Engagement fremder Marinestreitkräfte in indonesischen Gewässern, beispielsweise zur Bekämpfung von Piraterie, negativ gegenüber.

#### 2.5 China

Als zweitgrößter Erdölkonsument ist China wirtschaftlich von Seerouten im Indischen Ozean abhängig, über die mehr als 70% aller Ölimporte erfolgen. Aufgrund politischer Instabilität und schlechter Infrastruktur in Zentralasien werden Seerouten auf absehbare Zeit die Hauptroute für Energieimporte bleiben. Die geopolitische „*String of Pearls*“-Hypothese besagt, dass China durch den Aufbau ziviler maritimer Infrastruktur entlang der Küsten in der Region vorsieht, eine dauerhafte Marinepräsenz im Indischen Ozean zu etablieren. Erste Großprojekte wie der Tiefwasserhafen in Gwadar, Pakistan, sowie ein durch China finanzierter Hafen in Hambantota, Sri Lanka, könnten als erster Schritt hin zu einer dauerhaften chinesischen Marinepräsenz im Indischen Ozean interpretiert werden. Weitere chinesische Großprojekte finden in Port Sudan und Bagamoyo, Tansania, statt. Eine militärische Bedeutung dieser von Beijing finanzierten Häfen wird von der chinesischen Regierung bestritten, denn ihr primäres Interesse läge darin, für sich und die Energielieferanten die Transportwege offen zu halten. Die Gesamtsituation führt jedoch letztlich zu einer „Energie-Geopolitik“, die dadurch geprägt ist, dass sowohl die USA und ihre Verbündeten als auch aufstrebende IOR-Staaten wie Indien und externe Akteure wie China in einen Konkurrenzkampf um die Kontrolle der Seewege treten.

Der indonesische Präsident Joko Widodo will eine maritime Doktrin für Indonesien entwickeln.

China plant, durch den Aufbau ziviler maritimer Infrastruktur entlang der Küsten in der Region eine dauerhafte Marinepräsenz im Indischen Ozean zu etablieren.

## 2.6 USA

Die Vereinigten Staaten sind seit den 1950er Jahren in der Region aktiv und haben sukzessive sowohl ihre maritime Präsenz als auch ihre Kooperationen mit den Anrainerstaaten ausgebaut. Mit den militärischen Installationen auf Diego Garcia, dem letzten verbliebenen britischen Territorium im Indischen Ozean, verfügen die USA über einen Stützpunkt im Süden der IOR. Darüber hinaus unterhalten sie Stützpunkte auf der Arabischen Halbinsel (Saudi-Arabien, Oman, Bahrain), in Djibouti, den Philippinen und Thailand. Zudem gibt es bilaterale Abkommen mit Somalia, Kenya, Pakistan, Indonesien und Malaysia zur Nutzung von Häfen und Stützpunkten. Die Region ist für die Sicherheit und Wirtschaft der USA von essentieller Bedeutung, eine Ansicht, die sich seit Jahren in den *Quadrennial Defense Review* wiederfindet.

Die USA sehen sich als Garant für die internationale und maritime Sicherheit in der Region und gehen verstärkt Partnerschaften in der IOR ein, um ein Gegengewicht gegen ein in der Region immer aktiver werdendes China zu bilden – so zum Beispiel mit Indien und Japan. Aufgrund von Budgetkürzungen bleibt die Frage offen wie lange die USA ihre Präsenz in der IOR auf dem gleichen Niveau halten können. Bereits im Zuge der Anti-Terror- und Anti-Piraterie-Einsätze haben die USA sich vermehrt auf die Bildung und Führung von Koalitionen konzentriert, um ihr eigenes Engagement zu entlasten. Da die befürchtete hegemoniale Konfrontation zwischen China auf der einen und den USA und Indien auf der anderen Seite um die Vorreiterrolle im Bereich der maritimen Sicherheit zudem noch keine konkrete Gestalt angenommen hat, haben sich die USA in den letzten Jahren primär als Moderator und Vermittler von regionalen Kooperationen eingesetzt. Auch gemeinsame Manöver mit China, etwa im Rahmen der pakistanischen AMAN-Manöver, sind somit keine Seltenheit mehr.

Die USA sehen sich als Garant für die internationale und maritime Sicherheit in der Region.

## 3. Sicherheitspolitische Rahmenbedingungen

Alle eingangs aufgezählten maritimen Nadelöhre liegen an sicherheitspolitischen Hotspots im Indischen Ozean. Im Westen – direkt an der Zufahrt zum Suez-Kanal, dem Golf von Aden und Bab el-Mandeb – liegen mit Somalia und Jemen zwei der fragilsten Staaten der Welt. Die dortige Instabilität wirkt sich auf den maritimen Raum aus, zumal sich sowohl Somalia als auch der Jemen derzeit mit Bürgerkrieg, Terrorismus und transnational operierender organisierter Kriminalität konfrontiert sehen. Die Aktivitäten somalischer Piraten von 2007-2012 zur Störung des globalen Seehandels als auch der Angriff auf die USS Cole im Golf von Aden sind in diesem Zusammenhang exemplarisch zu nennen. Weiter östlich bedroht die Konkurrenz zwischen den USA und Saudi-Arabien auf der einen und Iran auf der anderen Seite seit Dekaden den Zugang zum Persischen Golf über die Straße von Hormuz. Der Tankerkrieg im Zuge des ersten Golfkriegs 1980-1988, aber auch die im ersten Halbjahr 2015 durchgeführte Aufbringung eines durch eine deutsche Reederei gecharterten dänischen Containerschiffs durch die Marine der iranischen Revolutionsgarde verdeutlichen die angespannte Lage als auch die Verwundbarkeit der Seeverbindungen im Persischen Golf. Pakistan gilt aufgrund seiner Lage, seiner Rivalität mit Indien, seines Atomwaffenarsenals und seiner ethnischen Zusammensetzung als einer jener fragilen Staaten der, sollte er zusammenbrechen, weitreichende sicherheitspolitische Verwerfungen nach sich ziehen würde. Am östlichen Ende der IOR befindet sich mit der Straße von Malakka die wichtigste Seeverbindung zwischen Asien, Afrika und Europa, in der zugleich seit 2013 die meisten Piratenangriffe stattfinden.

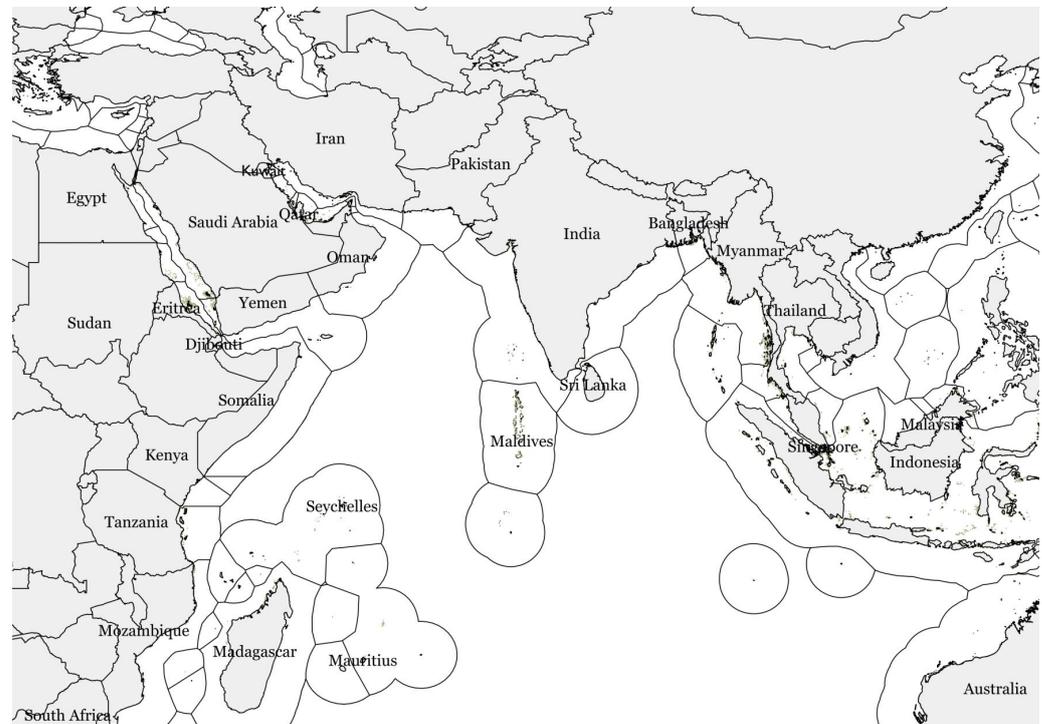
In diesem instabilen Umfeld ist es im Interesse Deutschlands, einen Beitrag zur Sicherung der Seeverbindungslinien zu leisten.

In diesem instabilen Umfeld ist es im Interesse Deutschlands einen Beitrag zur Sicherung der Seeverbindungslinien zu leisten, um die eigene Abhängigkeit und Verwundbarkeit von offenen Seeverbindungen, Zugang zu Rohstoffquellen und Absatzmärkten zu minimieren.

### 3.1 Zwischenstaatliches Konfliktpotenzial

Zwischen den Anrainerstaaten in der IOR gibt es eine Vielzahl von Territorialkonflikten und Grenzdisputen, die sich ebenfalls auf die maritime Sicherheit auswirken. Hinzu kommen internationale Rivalitäten zwischen externen Akteuren und Staaten in der Region. Dispute um Ausschließliche Wirtschaftszonen (Exclusive Economic Zones, EEZ) führen vor allem in den Meerengen der Region zu zwischenstaatlichen Konflikten, die eine vertiefte Kooperation teilweise verhindern. Auch gibt es Interessenskonflikte zwischen den Anrainern hinsichtlich des Vorwurfs der illegalen Fischerei in fremden EEZs und der damit einhergehenden Überfischung in der Region.

Abbildung 2: Exclusive Economic Zones im Indischen Ozean



Map made with Natural Earth and Claus S., N. De Hauwere, B. Vanhoorne, F. Souza Dias, F. Hernandez, and J. Mees (Flanders Marine Institute) (2015). MarineRegions.org. Accessed at <http://www.marineregions.org> on 2015-06-08

Die IOR entwickelt sich zunehmend zu einem antagonistischen Raum zwischen den USA, Indien und China um geopolitische Einflussphären und die Kontrolle von Umschlagshäfen, Seeverbindungen und Rohstoffquellen.

Zudem bedrohen Konflikte wie etwa jener zwischen den USA und dem Iran als auch jener zwischen Saudi-Arabien und dem Iran im Falle einer Eskalation immer wieder den freien Seehandel im Persischen Golf. Vor allem die iranischen Marinen (sowohl die iranische Marine als auch die Marine der iranischen Revolutionsgarde) haben sich aufgrund ihrer konventionellen Unterlegenheit auf asymmetrische Seekriegsführung mit Kleinstbooten spezialisiert, die ebenso eine Bedrohung für Kriegsschiffe als auch zivile Schiffe darstellen. Die IOR entwickelt sich zunehmend zu einem antagonistischen Raum zwischen den USA, Indien und China über geopolitische Einflussphären und die Kontrolle von Umschlagshäfen, Seeverbindungen und Rohstoffquellen. Die Bedeutung der Region für Großmächte und Wirtschaftsnationen lässt sich anhand der militärischen Präsenz ablesen. Sowohl die USA als auch Russland,

Großbritannien, Frankreich und China stationieren Schiffe in der Region oder halten in regelmäßigen Abständen Manöver mit Anrainerstaaten ab. Zudem sind in der Region seit einigen Jahren vermehrt Investitionen der Staaten in den Ausbau ihrer Marinen als Mittel der Machtprojektion zu verzeichnen.

### 3.2 Piraterie und maritimer Terrorismus

Die IOR ist der globale Piraterie-Hotspot. Zwischen 2007-2012 störten die Aktivitäten somalischer Piraten am Horn von Afrika und Golf von Aden empfindlich den internationalen Seehandel. Auch im Osten der IOR, vor allem um das maritime Nadelöhr der Straße von Malakka, werden jährlich über hundert Angriffe auf Schiffe aller Größen registriert. Auch entlang der Küste Bangladeschs steigen jährlich die Piratenangriffe. Internationale, regionale und nationale Sicherheitsinitiativen, etwa in Form der *Combined Maritime Forces* (CMF) und deren *Combined Task Forces* (CTF) mit regionalen Aufgabengebieten (CTF 150 im Golf von Aden, CTF 151 zum Anti-Piraterie Einsatz und CTF 152 im Arabischen Golf), der NATO-Operation *Ocean Shield* oder der EU-Operation *ATALANTA* (zum Schutz der Schiffe des Welternährungsprogramms) führten zu einer starken Reduktion von Piraterie am Horn von Afrika, so dass 2014 und 2015 nur wenige Übergriffe stattgefunden haben. Im selben Zeitraum jedoch erhöhte sich die Zahl von Piratenangriffen in der Straße von Malakka enorm, so dass die östliche IOR derzeit den gefährlichsten Piraterie-Hotspot weltweit darstellt. Zudem muss aufgrund der staatlichen Fragilität zahlreicher Anrainerstaaten in der IOR davon ausgegangen werden, dass Piraterie als Phänomen weiter zunehmen wird und sich auf andere Sub-Regionen ausweiten kann (bspw. Bangladesch). Selbst derzeit gesicherte Regionen können sich nach Beendigung internationaler Operationen wieder zu Piraterie-Hotspots entwickeln.

Vor allem im Umfeld der Straße von Malakka werden jährlich über hundert Angriffe auf Schiffe aller Größen registriert.

Auch Szenarien des maritimen Terrorismus sind keine unrealistischen Gedankenspiele. Da terroristische Über- und Angriffe auf Schiffe zwar selten aber kein Novum sind, kann selbiges Vorgehen auch im Indischen Ozean nicht ausgeschlossen werden. Im maritimen Wirtschaftsraum befinden sich ebenso wichtige und kritische Infrastrukturen wie an Land. Ein terroristischer Angriff auf einen internationalen Umschlaghafen in der IOR würde in einer exportorientierten Wirtschaft wie der deutschen einen nicht berechenbaren volkswirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen. Die bekanntesten Beispiele von maritimem Terrorismus sind:

Auch Szenarien des maritimen Terrorismus sind keine unrealistischen Gedankenspiele.

- 1985 wurde das Kreuzfahrtschiff *Achille Lauro* von Terroristen der *Palestine Liberation Front* entführt.
- 2000 wurde der US Zerstörer *USS Cole* in Aden durch ein Selbstmordattentat schwer beschädigt; unter der Besatzung waren 17 Opfer zu beklagen.
- 2002 war der Öltanker *Limburg* im Jemen Ziel eines terroristischen Angriffs. Als das Schiff vor der Küste wartete, um weitere Ladung vom Ölterminal aufzunehmen, wurde es auf der Steuerbordseite von einem kleinen, mit Sprengstoff beladenen Boot, gerammt. Die Explosion führte zum Verlust von Rohöl und beeinträchtigte die internationale Seeschifffahrt für mehrere Wochen.
- Auch kritische Infrastruktur wie Häfen und Ölförderanlagen sind betroffen, wie die Angriffe 2004 auf das *Al Basrah Oil Terminal* oder das *Khor al Amaya Oil Terminal* nahelegen.

Auch seebasierte Infrastruktur wie etwa *Offshore*-Windkraftanlagen können Ziel eines Angriffs unter Verwendung eines Schiffes werden. Auch wenn Schiffe nicht direkt als Waffe verwendet werden, reicht bereits ein größeres Schiff in Händen böswilliger Akteure, um den internationalen Handel nachhaltig zu schädigen. Beispielsweise können wichtige maritime *chokepoints* (etwa der Suez-Kanal) Ziel eines

terroristischen Anschlags sein. So könnte es durch gezielte Sprengung, Versenkung oder Auflaufen eines Schiffes zu monatelangen Beeinträchtigungen im maritimen Warenverkehr und der Energieversorgung kommen.

### 3.3 Drogen-, Waffen- und Menschenhandel und humanitäre Bedrohungslagen

Aufgrund der politischen Instabilität befinden sich in der IOR große Drogenanbaugebiete. Vor allem Opium aus Afghanistan wird über den Land- und Seeweg in aller Welt angeboten. Da die klassischen Landverbindungen nach Europa durch verstärkte Grenzkontrollen weniger lukrativ werden, nutzen Schmuggler eine neue Südroute. Von Pakistan aus werden die Drogen mit Schiffen über den Indischen Ozean nach Ostafrika verschifft. Über den Landweg werden sie dann weiter nach Nordafrika gebracht und gelangen von dort über das Mittelmeer (vor allem über Italien) in die EU. Neben der afghanischen Drogenproduktion ist auch das „Goldene Dreieck“ mit den Staaten Myanmar, Laos und Thailand zu nennen, wo große Mengen an Schlafmohn angebaut und zu Heroin weiterverarbeitet werden, bevor es mit dem Schiff in die Nachbarländer gebracht wird. Neben Drogen werden auch Kleinwaffen über ähnliche Routen geschmuggelt. Vor allem transnational vernetzte organisierte Kriminalität aber auch terroristische Gruppen nutzen den Drogenhandel zu Finanzierungszwecken. Als neuer Trend kommt hinzu, dass Menschenhandel sich nach dem Drogenhandel zu einem weiteren, sehr lukrativen Geschäftsmodell entwickelt (Potgeiter 2012: 11).

Ökologische Risiken in der Region bergen weiteres Konfliktpotential, da die ökologische Sensibilität der Anrainerstaaten schwach ausgeprägt ist. Meeres- und Küstenverschmutzung sind ein weit verbreitetes Phänomen und beeinträchtigen die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Zudem sind weite Küstenabschnitte von Überflutung bedroht, was zu weitreichenden sicherheitspolitischen Folgen führen könnte, wenn bedingt durch einen Anstieg des Meeresspiegels große Migrationsströme ins Landesinnere drängen (wie dies zum Beispiel beim Zyklon Nargis 2008 der Fall gewesen ist). Maßnahmen zur Verbesserung des Umwelt- und Katastrophenschutzes werden von den betroffenen Staaten mit unterschiedlicher Priorität vorangetrieben, sind aber im Vergleich mit anderen Industriestaaten vernachlässigbar und bedürfen weiterer internationaler Präventionsinitiativen.

## 4. Bestehende maritime Sicherheitsarchitektur im Indischen Ozean

Zwischen den Anrainerstaaten des Indischen Ozeans und externen Akteuren bestehen im Bereich der maritimen Sicherheit verschiedene bilaterale, regionale und internationale Abkommen und Institutionen. Die meisten dieser Abkommen und Institutionen beziehen sich implizit oder explizit auf den Schutz vitaler ökonomischer Interessen der jeweiligen Mitgliedstaaten.

### 4.1 Bilaterale Kooperationen

Auf bilateraler Ebene bestehen sowohl Abkommen zwischen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans als auch zwischen Anrainerstaaten und externen Akteuren. Aufgrund der tiefgreifenden Interessengegensätze zentraler Akteure in der Region ist jedoch eine institutionalisierte bilaterale Kooperation zwischen Indien und Pakistan sowie Iran und Saudi-Arabien de facto nicht vorhanden. China versucht, insbesondere durch bilaterale wirtschaftliche Kooperationsprojekte seine maritimen Interessen durchzusetzen. In der folgenden Übersicht soll auf wichtige Abkommen und Vereinbarungen auf bilateraler Ebene eingegangen werden:

Als neuer Trend kommt hinzu, dass Menschenhandel sich nach dem Drogenhandel zu einem weiteren, sehr lukrativen Geschäftsmodell entwickelt.

Aufgrund der tiefgreifenden Interessengegensätze zentraler Akteure ist eine institutionalisierte bilaterale Kooperation de facto nicht vorhanden.

- Zwischen den USA und einer Reihe von Anrainerstaaten bestehen Abkommen über Hafenzugänge und Militärstützpunkte. Stützpunkte der USA bestehen in Bahrain, Kuwait, Singapur, Saudi-Arabien und auf Diego Garcia. Abkommen über Hafenzugänge gibt es darüber hinaus mit Australien, Djibouti, Indien, dem Irak, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Oman, Pakistan, Qatar, Thailand und Jemen (Sakhuja n.d.).
- Die USA und Indien führen regelmäßige Militärübungen unter der Bezeichnung *Exercise Malabar* durch (Singh n.d.). Zum Teil wurden an diesen Übungen auch andere externe Akteure beteiligt, darunter Japan, Singapur und Australien im Jahr 2007 sowie nur Japan im Jahr 2009 (Cassatt 2009), 2011 (Dikshit 2011) und 2014 (Indian Navy 2014).
- China strebt bilaterale Abkommen an, die darauf abzielen die Energieversorgung des Landes unabhängiger von der Straße von Malakka und der Situation im südchinesischen Meer zu machen. So baut die Volksrepublik eine Pipeline mit Zugang zu einem Tiefseehafen in Kyaukpyu, Myanmar (Kong 2010). China hat darüber hinaus einen kommerziellen Hafen in Hambantota, Sri Lanka, finanziert (Wijedasa 2014) und operiert einen Tiefwasserhafen in Gwadar, Pakistan (*The Nation* 2013). Diese Bemühungen sind auch als Teil einer breiteren strategischen Initiative zur Schaffung einer „*Maritime Silk Road*“ zu werten (Tiezzi 2014).
- Ein schon länger bestehendes trilaterales Kooperationsabkommen zwischen Indien, den Malediven und Sri Lanka wurde im Dezember 2013 um die Seychellen und Mauritius erweitert (Sen 2014). Es gibt Bestrebungen, dieses Abkommen um die Anrainer des Golfs von Bengalen zu erweitern (Dikshit 2014). Ebenfalls wurde im März 2015 ein bilaterales Kooperationsabkommen zwischen Indien und den Seychellen im Bereich der maritimen Kooperation unterzeichnet (*India Today* 2015). Das Abkommen sieht u.a. eine bessere Kooperation im Bereich der Bekämpfung von Kriminalität auf See, des Menschenhandels sowie des Drogen- und Waffenschmuggels vor.
- Neben einer Präsenz auf Diego Garcia verfügt Großbritannien über eine geringe Zahl von Soldaten in Singapur und Malaysia als Teil des *Five Power Defence Arrangements* zwischen Großbritannien, Australien, Neuseeland, Malaysia und Singapur (UK Parliament 2013). Ziel des Abkommens ist der Schutz der Malay-sischen Halbinsel vor externen Bedrohungen.
- Gemeinsame Manöver zwischen der Russischen Pazifikflotte und der Indischen Marine finden im Rahmen des Indra Projekts statt, zuletzt im April 2014 im Japanischen Meer (Aneja 2014).
- Malaysia, Singapur, Indonesien und Thailand kooperieren in Bezug auf die Bekämpfung von Piraterie in der Straße von Malakka. Gemeinsame Übungen und koordinierte Patrouillen haben hierbei auch externe Akteure wie Japan mit einbezogen, für die die freie Passierbarkeit der Straße von Malakka von hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist (Raj 2009).

#### 4.2 Regionale Institutionen

In der IOR existieren verschiedene regionale Institutionen mit Bezug zur maritimen Sicherheitsarchitektur. In jüngerer Zeit lassen sich verstärkt Bestrebungen zur Erweiterung bestehender Foren und Institutionen und zur Gründung neuer Kooperationsinitiativen beobachten. Ein Großteil der von Anrainerstaaten der IOR gegrün-

In jüngerer Zeit lassen sich verstärkt Bestrebungen zur Erweiterung bestehender Foren und Institutionen und zur Gründung neuer Kooperationsinitiativen beobachten.

deten Initiativen bezieht externe Akteure mit ein. Hierzu zählt insbesondere die *Indian Ocean Rim Association* (IORA), aber auch das *Expanded ASEAN Maritime Forum*, die jährlichen Milan-Treffen als auch das Forum *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (ReCAAP). In jüngerer Zeit versucht insbesondere China, in Bezug auf maritime Fragestellungen eine stärkere Einbindung in ASEAN zu erreichen. Das primäre Interesse Chinas sowie maritimer ASEAN Foren liegt tendenziell aber auf dem südchinesischen Meer und nicht auf dem Indischen Ozean.

- Die IORA (ehemals *Indian Ocean Rim Association for Regional Corporation* – IOR-ARC) umfasst 20 Anrainerstaaten des Indischen Ozeans aus Afrika und Asien sowie Australien. Dialogpartner der Organisation sind China, die USA, Frankreich, Großbritannien, Ägypten und Japan. Zielsetzung ist die Schaffung einer multilateralen Basis zur Verbesserung der wirtschaftlichen Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten. Arbeitsgebiete beziehen sich auf die Bereiche maritime Sicherheit, Handelsförderung, Fischerei, Katastrophenmanagement sowie wissenschaftlicher Austausch und Tourismus.
- Das *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) hat mittlerweile 35 Mitglieder und wurde erstmals im Jahr 2008 in Neu Delhi abgehalten. Es stellt ein jährliches Forum zur Diskussion maritimer Problemfelder und zur Bildung und Förderung transnationaler Kooperationsmechanismen in Bezug auf Sicherheitsbedrohungen im Indischen Ozean dar. Eine Zielsetzung ist darüber hinaus die Entwicklung interoperabler Doktrinen und Verfahren im Bereich der Katastrophen- und der humanitären Hilfe.
- Indien veranstaltet seit den frühen 1990er Jahren jährliche „Milan“-Treffen (Sakhuja, n.d.). Diese dienen der Förderung der Kooperation in Bezug auf Fragestellungen der maritimen Sicherheit zwischen Anrainerstaaten des Indischen Ozeans. Das Treffen im Jahr 2014 hat darüber hinaus erstmals die Philippinen und Kambodscha als externe Akteure mit einbezogen.
- Das ReCAAP hat 20 Mitgliedstaaten und setzt auf Informationsaustausch und Kapazitätsbildung, um Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe in Asien zu verhindern. Neben lokalen Akteuren sind auch die USA, Großbritannien, Dänemark, Japan, Südkorea und die Niederlande Vertragspartner.
- Beim *Djibouti Code of Conduct* handelt es sich um ein Abkommen zwischen afrikanischen Staaten und Staaten der arabischen Halbinsel. Das Abkommen stellt eine Leitlinie zur Kooperation in Bezug auf verschiedene für die Bekämpfung von Piraterie relevante Handlungsfelder dar.
- Teilweise Bezug zu maritimen Problemfeldern im Indischen Ozean haben das *ASEAN Regional Forum* und das *ASEAN Defense Ministers Meeting Plus* (ADMM Plus). Darüber hinaus bezieht sich das *ASEAN Maritime Forum* und das *Expanded ASEAN Maritime Forum*, an dem neben den ASEAN Mitgliedsstaaten Australien, Neuseeland, China, Indien, Südkorea, Japan und Russland teilnehmen, explizit auf maritime Fragestellungen (Bernama 2014). Ein Hauptfokus dieser Foren liegt auf dem Pazifik bzw. dem südchinesischen Meer. China treibt darüber hinaus maritime Initiativen zur Anbindung an ASEAN voran, darunter die Gründung eines *China-ASEAN Maritime Cooperation Center*, einer *China-ASEAN Maritime Emergency Helpline* sowie eines *China-ASEAN Ocean College* (Parameswaran, 2015). Diese Initiativen beziehen sich auf die „*ASEAN-China Maritime Cooperation*“, die Staatsrat Yang Jiechi im März 2015 angekündigt hat.

- Im März 2015 wurde durch die sechs Mitgliedstaaten des *Gulf Cooperation Council* (GCC) angekündigt, eine *Joint Maritime Security Force* einzurichten sowie ihre Kooperation zu verbessern. Noch im selben Monat fand eine gemeinsame Marineübung in den Vereinigten Arabischen Emiraten statt (Trenwith 2015).

Gespräche zu Problemfeldern der maritimen Sicherheit und der Piraterie haben auch im Rahmen von Treffen der Innenminister der Mitgliedstaaten der *South Asian Association for Regional Cooperation* (SAARC) stattgefunden. Von externen Akteuren begründete multilaterale Initiativen beziehen sich vor allem auf die Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika sowie auf die Unterstützung ostafrikanischer Staaten beim Aufbau handlungsfähiger maritimer Struktur. Hierzu gehören u.a.:

- Die Operation *ATALANTA/European Union Naval Force Somalia* (EU-NAVFOR-ATALANTA). Sie ist eine seit 2008 laufende gemeinsame Operation europäischer Marinestreitkräfte, die zunächst darauf fokussiert war, Schiffe der *African Union Mission to Somalia* (AMISOM) sowie des *UN World Food Programmes* auf dem Weg nach Somalia zu beschützen. Später wurde die Mission erweitert um Piraterie im Golf von Aden sowie vor der arabischen Halbinsel und Ostafrika zu bekämpfen. Das aktuelle Mandat der Mission läuft bis Dezember 2016.
- Die *Regional Maritime Capacity Building* (EUCAP Nestor) Mission. Sie wird durch die Europäische Union geführt und hat den Aufbau maritimer Fähigkeiten in Ostafrika zum Ziel. Djibouti, Somalia, Kenia, Tansania und den Seychellen soll durch die Mission ermöglicht werden, besser gegen maritime Kriminalität vorgehen zu können. Hierzu sind 117 internationale Experten mit Schwerpunkt auf Somalia im Einsatz. Das aktuelle Mandat der Mission läuft bis Dezember 2016. Die *European Union Training Mission in Somalia* (EUTM Somalia) hat die Beratung des somalischen Verteidigungsministeriums und Ausbildung von somalischen Soldaten zum Ziel, bezieht sich aber primär auf die Stärkung der somalischen Streitkräfte zur Eindämmung von Al-Shabaab Milizen (European Union 2014). Das aktuelle Mandat dieser Mission läuft ebenfalls bis Dezember 2016.
- Die *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* (CGPCS). Sie wurde im Januar 2009 durch die Resolution 1851 des UN-Sicherheitsrats gegründet und stellt ein internationales Forum für Staaten, Organisationen und Industrievertreter zur Pirateriebekämpfung dar. Über 80 Mitgliedstaaten und verschiedene internationale Organisationen beteiligten sich an der *Contact Group*, darunter die Europäische Union, die Afrikanische Union, die Arabische Liga sowie die *International Maritime Organization*, die NATO und verschiedene UN-Behörden. Zentrale Arbeitsfelder beziehen sich auf Kapazitätsbildung und Koordination, die Ausgestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen zur Verhinderung von Piraterie, die Zusammenarbeit mit Reedereien, um das Bewusstsein für maritime Sicherheitsrisiken zu stärken, und die Unterbindung von mit Piraterie verbundenen Finanzflüssen.

Generell lässt sich aktuell eine Abkehr der Anrainerstaaten von klassischer Machtprojektion und *Balance-of-Power* zugunsten eines zaghaften Multilateralismus diagnostizieren.

Generell lässt sich für die letzten Jahre im Bereich der maritimen Sicherheit eine Abkehr der Anrainerstaaten von klassischer Machtprojektion und *Balance-of-Power* zu Gunsten eines, wenn auch zaghaften, Multilateralismus diagnostizieren. Trotz der Einsicht, dass einzelne Staaten nicht in der Lage sind, alleine maritime Sicherheit in der IOR bereitzustellen, überwiegen – sobald der Eindruck entsteht, dass durch Kooperation Einfluss- und Machtverluste hinzunehmen sind – klassische außenpolitische Verhaltensmuster. Aus diesem Grund muss die Integration der bestehenden

regionalen Institutionen und Foren weiter vorangetrieben werden, um durch vertrauensbildende Maßnahmen und kooperative *Governance* die maritime Sicherheit zu stärken.

## 5. Deutsche Beiträge

### 5.1 Bisherige Beteiligung Deutschlands

Deutschland ist im Westen der Region in Form der „Deutschen Verbindungs- und Unterstützungsgruppe Djibouti“ (DVUG) bereits seit 2002 engagiert. Zunächst im Rahmen der Operation *Enduring Freedom* etabliert, ist seit 2008 auch die Unterstützung der EUNAVFOR Operation ATALANTA hinzugekommen. Zu den Hauptaufgaben des Stützpunkts in Djibouti gehört die Unterstützung von einlaufenden deutschen Kriegsschiffen und in Djibouti stationierten Marinefliegerkräften, die Abwicklung von Personaltransporten von und nach Deutschland und Übernahme und Weiterbehandlung von durch deutsche Schiffe gefangenen Piraten. Anders als im Falle der USA, Frankreich und Großbritannien (letztere beiden mit Überseebesitzungen und historischem Bezug in der IOR) ist die bisherige Beteiligung Deutschlands punktuell und stark auf die Pirateriebekämpfung verengt.

Zudem engagiert sich Deutschland zunehmend im Bereich der Tiefseeforschung und verfügt derzeit über ein Lizenzgebiet südlich der Insel Rodriguez. Unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie erkundet die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe gemeinsam mit Wissenschaftlern anderer Institutionen die Möglichkeiten des Abbaus von marinen Massivsulfiden. Diese Elemente sind für hochtechnologische Anwendungen im Bereich erneuerbarer Energien sowie für die Herstellung von High-Tech-Geräten essentiell. Die Tiefseerohstoffe können somit künftig einen wichtigen Beitrag zur Rohstoffversorgung Deutschlands leisten. Deutschland bemüht sich derzeit um weitere Lizenzen zur Erkundung und Erschließung maritimer Rohstoffquellen.

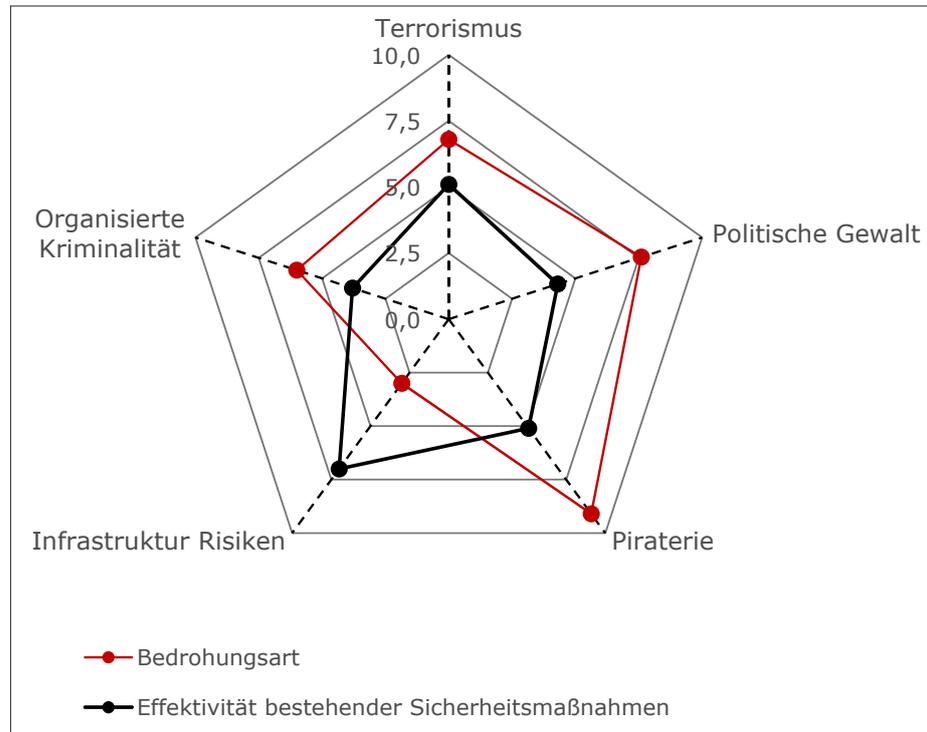
### 5.2 Deutsche Interessen und Bedrohungsspektren

Aufgrund seiner exportorientierten Wirtschaft, der Abhängigkeit vom freien Seehandel und dem Fokus auf die Erschließung neuer Rohstoffquellen in der Tiefsee ist es im elementaren Interesse Deutschlands, durch politische Beiträge zur Stabilität der IOR-Staaten beizutragen. Eine Analyse der Bedrohungslagen der Gesamtregion Indischer Ozean zeigt dabei die potentiellen Tätigkeitsfelder deutscher Außenpolitik auf. Eine indikator- und ereignisdatenbasierte Analyse<sup>1</sup> der Fähigkeiten der Staaten in der Region verdeutlicht, dass die bestehenden Sicherheitsmaßnahmen der staatlichen und internationalen Akteure in der Region unzureichend sind. Dies gilt in den Bereichen Terrorismusabwehr, Pirateriebekämpfung, Bekämpfung der Aktivitäten Organisierter Kriminalität und Eindämmung politischer Gewalt. Einzig beim Schutz kritischer Infrastrukturen lassen sich ausreichende Sicherheitsmaßnahmen identifizieren (vgl. Abbildung 3, Seite 13).

Die deutschen Sicherheitsinteressen im Indischen Ozean umfassen die Krisen- und Konfliktprävention, sicherheitspolitische Kooperationen zu Aufrechterhaltung des ungehinderten Seehandels, die Sicherung von Wirtschaftsinteressen, Unterstützungleistungen im Bereich des „*Statebuilding*“ sowie umfassende humanitäre Hilfe und Wiederaufbauleistungen im Falle von Natur- oder anderen Katastrophen. Zudem hat Deutschland ein hohes Interesse daran, dass internationales Recht eingehalten wird und dass internationale Abkommen erweitert und vertieft werden. Im folgenden Abschnitt werden Möglichkeiten eines stärkeren deutschen Engagements in der IOR skizziert.

Anders als im Falle der USA, Frankreich und Großbritannien ist die bisherige Beteiligung Deutschlands punktuell und stark auf die Pirateriebekämpfung verengt.

**Abbildung 3: Bedrohungsspektrum und bestehende Sicherheitsmaßnahmen im Indischen Ozean**



Quelle: Eigene Darstellung

### 5.3 Handlungsempfehlungen

Grundsätzlich muss der Fokus Deutschlands darauf liegen, auf Entwicklungen in der IOR politisch Einfluss zu nehmen. Militärisches Engagement sollte zwar nicht ausgeschlossen werden, ist jedoch eher komplementär im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes deutscher Außenpolitik zu verstehen und dient vor allem der gesteigerten Einflussnahme durch vertrauensbildende Maßnahmen mit ausgewählten Schlüsselstaaten. Im folgenden Abschnitt werden zunächst die Hauptbetätigungsfelder hierarchisch (von der grundlegenden maritimen Diplomatie bis hin zur konkreten bilateralen Kooperation) dargestellt, um letztlich Handlungsempfehlungen für den Ausbau bestehender Sicherheitsmaßnahmen und Beiträgen im regionalen und internationalen Bereich abzuleiten (siehe Abbildung 4, Seite 13).

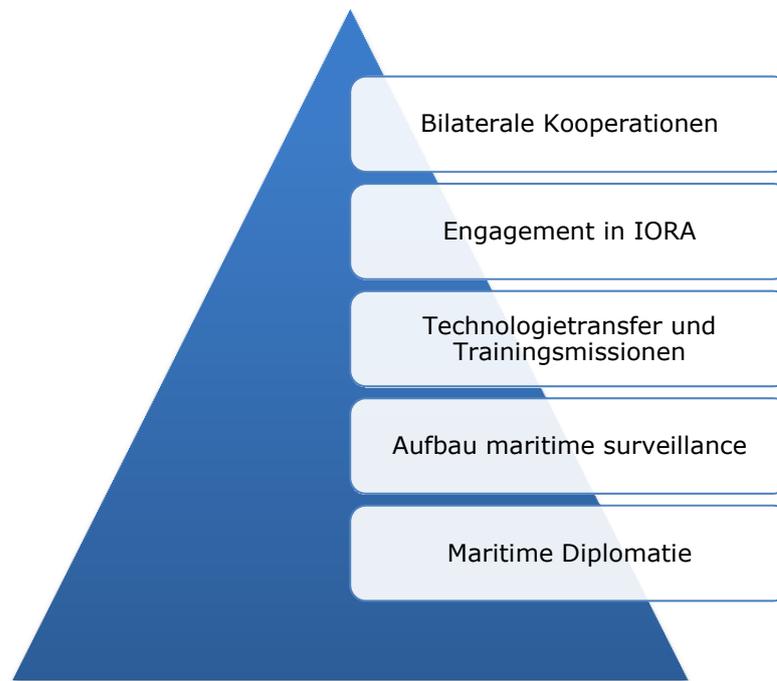
#### 5.3.1 Maritime Diplomatie

Deutsche Initiativen und vertrauensbildende Maßnahmen im Bereich der maritimen Diplomatie stellen die Grundlage für tiefergehende bilaterale Kooperationen, wirtschaftliche Kooperationsprojekte sowie den Aufbau maritimer Sicherheitsstrukturen dar. Hierzu zählen Maßnahmen wie der Besuch von Häfen von Kooperationspartnern und Schlüsselstaaten. Hafenbesuche und Austauschprogramme können hier als vertrauensbildende Maßnahmen mit derzeitigen und zukünftigen Partnern in der Region verstanden werden und die Grundlage für eine engere bilaterale Kooperation darstellen. Durch die Teilnahme an maritimen Fachtagungen können neue Kontakte geknüpft werden. Neben technologischen Kompetenzen kann Deutschland hierbei auch Expertise im Bereich der Pirateriebekämpfung anbieten. So könnte man Trainingskooperationen und gemeinsame Übungen durchführen. Dies kann als Grundlage für eine engere bilaterale Kooperation auch in anderen maritimen Bereichen dienen.

Grundsätzlich muss der Fokus Deutschlands darauf liegen, auf Entwicklungen in der IOR politisch Einfluss zu nehmen.

Neben technologischen Kompetenzen kann Deutschland hierbei auch Expertise im Bereich der Pirateriebekämpfung anbieten.

Abbildung 4: Handlungsfelder deutscher Außenpolitik im IOR



Quelle: Eigene Darstellung

### 5.3.2 Unterstützung beim Aufbau eines maritimen Surveillance Systems

Zur Bekämpfung der Piraterie, der Drogen- und Menschenhandels, aber auch zur Früherkennung von Naturkatastrophen oder zur Steigerung der Reaktionsfähigkeit bei maritimen Notlagen spielen maritime Überwachungs- und Aufklärungssysteme eine zentrale Rolle. Deutschland sollte daher gemeinsam mit regionalen und internationalen Partnern den Aufbau auf Grundlage der Erfahrungen bestehender Systeme in der Ostsee und dem Mittelmeer auch in der IOR unterstützen. Dies kann durch Technologietransfers im Bereich der Seeraumüberwachung, privatwirtschaftliche Kooperationen, gemeinsamen Forschungsvorhaben und Standardisierungsmaßnahmen erreicht werden. Zudem sollte eine transregionale Vernetzung mit bereits bestehenden *surveillance*-Systemen in Nachbarregionen (Pazifik, Mittelmeer) unterstützt werden.

### 5.3.3 Technologietransfer, Trainingsmissionen, Tiefseeforschung und Rohstoffabbau

Als moderne Industrienation verfügt Deutschland über einen Technologievorsprung welcher sich gewinnbringend, einflusssteigernd und lukrativ für zukünftige Partnerschaften in der IOR nutzen lässt. Diese können beispielsweise im humanitären Bereich durch gemeinsame Übungen, Partnerprogramme und Ausbildungskooperationen im Rahmen der Katastrophenhilfe elementar als vertrauensbildende Maßnahmen eingesetzt werden. Im wirtschaftlichen Bereich hingegen, können Kooperationen mit Schlüsselstaaten, in Industriebereichen die deutsche Kernkompetenzen darstellen, zu einer Einflusssteigerung durch gemeinsame Projekte führen. Da es ein zentrales Anliegen Deutschlands ist die Tiefseeerkundung und den Rohstoffabbau in der IOR voranzutreiben, sollte ein vertieftes Engagement im IMB zur Kodifikation internationaler Regeln im Tiefseebau angestrebt werden. Dazu gehört auch der Erwerb weiterer Lizenzen, die Etablierung staatlich geförderter Wissenschaftskooperationen mit Forschungseinrichtungen der Anrainerstaaten sowie die Stärkung

Als moderne Industrienation verfügt Deutschland über einen Technologievorsprung, welcher sich gewinnbringend für zukünftige Partnerschaften in der IOR nutzen lässt.

regionaler und bilateraler Wirtschaftskooperationen im Bereich des Tiefseebaus. Letztlich sollten Kooperationsprogramme zur Etablierung von Verfahren zur umweltfreundlichen Erkundung und Rohstoffabbau angestrebt werden.

#### 5.3.4 Engagement im IORA

In der *Indian Ocean Rim Association* sind die meisten Anrainerstaaten des Indischen Ozeans vertreten. Darüber hinaus sind Japan, China, die USA, Ägypten, Frankreich und Großbritannien Dialogpartner der Organisation. Deutschland könnte sich ebenfalls um eine Anbindung an die Organisation als Dialogpartner bemühen. Die Organisation richtet regelmäßig Workshops zu technologischen, wirtschaftlichen und politischen maritimen Themenfeldern aus. Durch eine Teilnahme an Fachkonferenzen der IORA können Kontakte zu maritimen Institutionen von potenziellen Schlüsselpartnern geknüpft werden.

#### 5.3.5 Bilaterale Kooperation

Nur durch eine institutionalisierte Präsenz in der IOR lassen sich deutsche Interessen in der Region wahren. Darüber hinaus können sich aus einer aktiven Präsenz neue Möglichkeiten zur bilateralen Kooperation mit Schlüsselstaaten ergeben. Eine Präsenz im Indischen Ozean kann durch eine Mandatsverlängerung von ATALANTA und der DVDU oder durch die Errichtung einer ständigen Mission in einem Partnerstaat erreicht werden. Zum Ausbau des Einflusses im maritimen Bereich ist die Identifikation potenzieller Schlüsselpartnerstaaten wie Djibouti im Falle von DVUG / ATALANTA essentiell. In diesem Zusammenhang kommen Oman (Arabische Halbinsel), Indien (Indischer Subkontinent) und Malaysia (Straße von Malakka) aufgrund ihrer geopolitischen Lage in der Nähe maritimer Nadelöhre, ihrer staatlichen Stabilität und ihres Einflusses in der Region als präferierte Kooperationspartner in Frage. Aufbauend auf der im Rahmen von ATALANTA gewonnenen Expertise könnte eine Beratung von Anrainerstaaten der Straße Malakka in Bezug auf die Bekämpfung von Piraterie auf der Basis der am Horn von Afrika gewonnenen Erfahrungen erfolgen. Darüber hinaus können auch gemeinsame Manöver mit anderen Schlüsselstaaten vertrauensbildende Maßnahme darstellen sowie als Anknüpfungspunkt zur Vertiefung einer Kooperation in Bezug auf andere maritime Themenfelder dienen. Gemeinsame maritime Übungen mit Schlüsselpartnerstaaten können darüber hinaus zur Standardisierung der operativen Zusammenarbeit dienen.

In Anknüpfung an eine militärische Beratung und Kooperation oder unabhängig davon sollte Deutschland mit Schlüsselpartnerstaaten Themenfelder, die sich auf wirtschaftliche Interessen Deutschlands im Indischen Ozean beziehen, behandeln. Hierzu zählen insbesondere Technologietransfers sowie der Erwerb von Lizenzen zur Wertschöpfung maritimer Ressourcen. Auch in anderen Bereichen besitzt Deutschland für potenzielle Schlüsselpartner relevante Expertise. So sind gemeinsame Forschungsprogramme zur Erkundung der Tiefsee sowie im Bereich des Umwelt- und Katastrophenschutzes naheliegend. Unabhängig von potenziellen Schlüsselpartnerstaaten in der IOR sollte Deutschland darüber hinaus eine engere Zusammenarbeit mit Großbritannien und Frankreich, die über ÜberseeTerritorien in der Region verfügen, anstreben.

Deutschland sollte eine engere Zusammenarbeit mit Großbritannien und Frankreich in der Region anstreben.

### *Bestehende Sicherheitsmaßnahmen*

- Evaluation der Ausprägung der zukünftigen Teilnahme Deutschlands an EUCAP-Nestor/ATALANTA sofern weitere Mandatsverlängerung über Dezember 2016 erfolgt
- Weitere materielle und logistische Unterstützung von Anrainerstaaten bei Aufbau und Ausbildung maritimer Kompetenzen zur Piraterie- und Kriminalitätsbekämpfung
- Vertiefung der in der EUMSS beschriebenen Koordination und Kooperation mit EU-Staaten im Bereich der maritimen Sicherheit in der IOR

### *Partnerschaft in internationalen Organisationen*

- Eine Beteiligung als Dialogpartner an der *Indian Ocean Rim Association* ist anzustreben. Die IORA weist den höchsten Organisationsgrad auf. Frankreich und Großbritannien sind hier bereits als Dialogpartner beteiligt. Das Arbeitsfeld der Organisation bezieht sich auf maritime Sicherheit, Katastrophenmanagement und den wissenschaftlichen Austausch. Deutschland könnte hier im Rahmen von IORA-Workshops und Konferenzen neben anderen europäischen Dialogpartnern einen Beitrag leisten, der einen positiven Einfluss auf die maritime Sicherheitsarchitektur im Indischen Ozean ausübt und somit den internationalen Handel in der Region fördert und indirekt sowohl den sicherheitspolitischen als auch wirtschaftlichen Interessen Deutschlands dient.
- Sofern sich aus aktuellen Kooperationsinitiativen zwischen den GCC Staaten institutionalisierte Kooperationsmechanismen ergeben, sollte Deutschland auf bilateraler Ebene an Militärübungen teilnehmen oder zumindest in beratender Funktion mitwirken. Die freie Passierbarkeit der Straße von Hormuz ist für die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands essentiell.
- Zudem sollte Deutschland bereits bestehende informelle Foren maritimer Sicherheit im IOR, in denen Diplomaten, Militärangehörige und Sicherheitsexperten zukünftige Maßnahmen entwickeln, weiter unterstützen und gegebenenfalls neue Foren gemeinsam mit den Anrainerstaaten etablieren.
- Entwicklung von Folgedokumenten auf Grundlage der EUMSS zur EU-gemeinsamen Strategie, Maßnahmen und Unterstützungsprogrammen in der IOR.

## 6. Schlussbetrachtungen

Die IOR ist eine der wirtschaftlich bedeutendsten und sicherheitspolitisch brisantesten Regionen des 21. Jahrhunderts. Für Deutschland als exportorientierte Wirtschaftsnation und ökonomischer Stakeholder sind gesicherte Seewege sowie der freie Zugang zu Rohstoffquellen und Märkten im essentiellen Interesse. Daher gilt es, das deutsche Engagement im Rahmen bestehender Sicherheitsinitiativen weiter zu stärken, existierende internationale, regionale und bilaterale Kooperationen zu vertiefen und neue multilaterale Kooperationen zur Steigerung der maritimen Sicherheit im Indischen Ozean zu initiieren. In Anbetracht der geographischen Größe des zu schützenden Raumes und den limitierten Ressourcen eines einzelnen Nationalstaats, muss Deutschland im Rahmen eines kooperativen Multilateralismus agieren, punktuell jedoch politische und wirtschaftliche Partikularinteressen wahren.

Für Deutschland als exportorientierte Wirtschaftsnation sind gesicherte Seewege im essentiellen Interesse.

Zudem ist das von Experten erwartete *Maritime Great Game* im Indischen Ozean noch ausgeblieben. Vielmehr zeigen die multinationalen Maßnahmen im Bereich der Piraterie- und Terrorismusbekämpfung, dem Katastrophenschutz im Zuge des Tsunami 2004 und der Demarkation von EEZ-Grenzen, dass kooperative Ansätze möglich sind und derzeit von allen Akteuren in der Region präferiert werden. Aufgrund der Abhängigkeit von offenen Seewegen, der ökonomischen Interdependenz und der gemeinsamen Interessenlage hat sich der Indische Ozean somit noch nicht zu dem befürchteten Schachbrett des hegemonialen Antagonismus entwickelt, sondern tendiert zaghaft in Richtung kooperativer Verhandlungen. Jedoch verdeutlichen die zahlreichen Rüstungsprogramme der Anrainer, insbesondere die massive Aufrüstung im maritimen Bereich, wie fragil die derzeitige Tendenz zur nachhaltigen Kooperation ist. In diesem Umfeld ist es wichtig, dass Deutschland sich zur Wahrung seiner Interessen deutlich stärker als bisher in der IOR engagiert – im Rahmen bestehender Missionen als auch bei der Bildung neuer Initiativen.

1) Die Indikatoranalyse wurde unter Verwendung von sechs Weltbankindikatoren (*political violence, rule of law, accountability, government effectiveness, control of corruption und regulatory quality*) für den Zeitraum 2004 bis 2014 durchgeführt und der Mittelwert für die Staaten in der Region ermittelt. Zudem wurden Ereignisdaten für Zeitraum 2012 bis 2015 erhoben, um die einzelnen Bedrohungsspektren im Verhältnis zu den Indikatordaten bewerten zu können.

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AMISOM	African Union Mission in Somalia
CGPCS	Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia
CMF	Combined Maritime Forces
CTF	Combined Task Force
DVUG	Deutsche Verbindungs- und Unterstützungsgruppe Djibouti
EEZ	Ausschließliche Wirtschaftszone (hier: engl. <i>Exclusive Economic Zone</i> )
EUTM	European Union Training Mission in Somalia
GCC	Gulf Cooperation Council
IOR	Indischer Ozean Region
IONS	Indian Ocean Naval Symposium
IORA	Indian Ocean Rim Association
OEF	Operation Enduring Freedom
MSSI	Malacca Straits Security Initiative
MSSP	Malacca Straits Sea Patrol
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Coverphoto: USS Jason Dunham transits north in the Suez Canal by Andrew Schneider/Official U.S. Navy Imagery (Creative Commons 2.0)

Abbildung 1: Topographisch-bathymetrische Karte Indischer Ozean (Wiki commons)

Abbildung 2: Exclusive Economic Zones im Indischen Ozean

Abbildung 3: Bedrohungsspektrum und bestehende Sicherheitsmaßnahmen im Indischen Ozean (eigene Darstellung)

Abbildung 4: Handlungsfelder deutscher Außenpolitik im IOR (eigene Darstellung)

## LITERATURVERZEICHNIS

- Aneja, A. (2014): *India, Russia begin naval drills in Sea of Japan*. Online unter: <http://www.thehindu.com/news/national/india-russia-begin-naval-drills-in-sea-of-japan/article6214698.ece> [Stand: 2. Mai 2015].
- Bateman, S., & Bergin, A. (2011): *New challenges for maritime security in the Indian Ocean – an Australian perspective*. University of Wollongong: Wollongong, Australia.
- Bernama (2014): *Vietnam to host ASEAN Maritime Forums this week*. Online unter: <http://asean2015.bernama.com/newsdetail.php?id=1063043> [Stand: 2. Mai 2015].
- Cassatt, J. (2009): *India, Japan, U.S. foster relationships during MALABAR*. Online unter: [http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=45022](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=45022) [Stand: 2. Mai 2015].
- Cronin, P.M., & Baruah, D.M. (2014): *The Modi doctrine for the Indo-Pacific Maritime Region*. Online unter: <http://thediplomat.com/2014/12/the-modi-doctrine-for-the-indo-pacific-maritime-region/> [Stand: 2. Mai 2015].
- Dikshit, S. (2011): *Japan to take part in India-U.S. naval exercises again*. Online unter: <http://www.thehindu.com/todays-paper/tp-national/article1459675.ece>. [Stand: 2. Mai 2015].
- Dikshit, S. (2014): *Seychelles, Mauritius join Indian Ocean maritime security group*. Online unter: <http://www.thehindu.com/news/national/seychelles-mauritius-join-indian-ocean-maritime-security-group/article5758402.ece> [Stand: 2. Mai 2015].
- European Union (2015): *Mission EUNAVFOR*. Online unter: <http://eunavfor.eu/mission> [Stand: 2. Mai 2015].
- European Union (2015): *Mission facts and figures EUCAP-Nestor*. Online unter: [http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/mission\\_facts\\_and\\_figures/](http://www.eucap-nestor.eu/en/mission/mission_facts_and_figures/) [Stand: 2. Mai 2015].
- European Union (2014): *EUTM Somalia: EU military mission to contribute to the building up and strengthening of the Somali National Armed Forces*. Online unter: [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet\\_eutm\\_somalia\\_en.pdf](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eutm-somalia/docs/factsheet_eutm_somalia_en.pdf) [Stand: 2. Mai 2015].
- Hefe, Peter (2013): *Fragile Wertschöpfungsketten: Zur Notwendigkeit eines deutschen maritimen Engagements*. *Analysen und Argumente* 125. Online unter: [http://www.kas.de/wf/doc/kas\\_34915-544-1-30.pdf?131119133924](http://www.kas.de/wf/doc/kas_34915-544-1-30.pdf?131119133924) [Stand: 2. Mai 2015].
- Indian Navy (2014): *Malabar 2014: A multilateral naval exercise starts*. Online unter: <http://indiannavy.nic.in/press-release/malabar-2014-multilateral-naval-exercise-starts> [Stand: 2. Mai 2015].
- India Today (2015): *India, Seychelles sign 4 pacts to boost security cooperation*. Online unter: <http://indiatoday.intoday.in/story/modi-in-seychelles-sign-4-pacts-security-cooperation/1/423250.html> [Stand: 2. Mai 2015].

- *Indian Ocean Naval Symposium (2015): About IONS.* Online unter: [http://ions.gov.in/about\\_ions](http://ions.gov.in/about_ions) [Stand: 2. Mai 2015].
- *Indian Ocean Rim Association (2015): IORA.* Online unter: <http://www.iora.net/> [Stand: 2. Mai 2015].
- *Integrated Headquarters Ministry of Defence (2007): Freedom to use the seas: India's maritime military strategy.* Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy): New Delhi.
- *International Maritime Organization (2009): Djibouti Code of Conduct.* Online unter: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx> [Stand: 2. Mai 2015].
- *Kaplan, Robert D. (2009): Center Stage for the Twenty-first Century: Power Plays in the Indian Ocean,* IN: *Foreign Affairs*, Vol. 88, No. 2, 16-32.
- *Kong, Bo. (2010): The geopolitics of the myanmar-china oil and gas pipelines,* in: *Chow, E., Hendrix, L.E., et al. (Eds): Pipeline politics in Asia: the intersection of demand, energy markets, and supply routes.* National Bureau of Asian Research, Seattle, Washington, p. 55-66.
- *Massey, A.S. (2008): Maritime security cooperation in the Strait of Malacca.* Master's Thesis Naval Postgraduate School: Monterrey, USA.
- *Parameswaran, P. (2015): China's plan for ASEAN-China maritime cooperation.* Online unter: <http://thediplomat.com/2015/04/chinas-plan-for-asean-china-maritime-cooperation/> [Stand: 2. Mai 2015].
- *Potgieter, Thean (2012): Maritime security in the Indian Ocean: strategic setting and features,* in: *Institute for security Studies Papers.* No. 236.
- *Raj, A. (2009): Japan's Initiatives in security cooperation in the Straits of Malacca on maritime security and in Southeast Asia: piracy and maritime terrorism.* The Japan Institute of International Affairs (JIIA), Tokyo, Japan.
- *Ramachandran, S. (2007): India's quiet sea power.* Online unter: [http://www.atimes.com/atimes/South\\_Asia/IH02Df01.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/IH02Df01.html) [Stand: 2. Mai 2015].
- *ReCAAP (2015): About ReCAAP.* Online unter: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> [Stand: 2. Mai 2015].
- *Sakhuja, V. (n.d.). Increasing maritime competition: IORA, IONS, Milan, and the Indian Ocean Network,* in: *Bhattacharjee, A. (Ed.): The Maritime Great Game: India, China, US & The Indian Ocean.* Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, India.
- *Shekhar, V., & Liow, J.C. (2014). Indonesia as a maritime power: Jokowi's vision, strategies, and obstacles ahead.* Online unter: <http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritime-liow-shekhar> [Stand: 2. Mai 2015].
- *South Asian Association for Regional Cooperation (2015): Meeting of the SAARC Interior/Home Ministers.* Online unter: [http://saarc-sec.org/areaofcooperation/detail.php?activity\\_id=19](http://saarc-sec.org/areaofcooperation/detail.php?activity_id=19) [Stand: 2. Mai 2015].

- Sen, N. (2014): *Expansion of Trilateral Maritime Cooperative Initiative to Mauritius and Seychelles*. National Maritime Foundation, New Delhi, India.
- Singh, T. (n.d.): *The Malabar Exercises: India, Japan and the US*, in: Bhattacharjee, A. (Ed.): *The Maritime Great Game: India, China, US & The Indian Ocean*. Institute of Peace and Conflict Studies: New Delhi, p. 4-5.
- *The Nation* (2013): *Pakistan hands over Gwadar Port operation to China*. Online unter: <http://nation.com.pk/national/18-Feb-2013/pakistan-hands-over-gwadar-port-operation-to-china> [Stand: 2. Mai 2015].
- *The Times of India* (2011, Oct 14). *India seeks to deepen economic ties with Myanmar*. Online unter: <http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-seeks-to-deepen-economic-ties-with-Myanmar/articleshow/10346771.cms?referral=PM> [Stand: 2. Mai 2015].
- Tiezzi, S. (2014): *China pushes 'Maritime Silk Road' in South, Southeast Asia*. Online unter: <http://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/> [Stand: 2. Mai 2015].
- Trenwith, C. (2015): *GCC to form joint maritime security force*: Online unter: <http://www.arabianbusiness.com/gcc-form-joint-maritime-security-force-584829.html> [Stand: 2. Mai 2015].
- *UK Parliament* (2013): *Written Answers*. Online unter: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201314/cmhansrd/cm130617/text/130617w0002.htm#13061746000236>
- *U.S. Department of State* (n.d.). *Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*. Online unter: <http://www.state.gov/t/pm/ppa/piracy/contactgroup/> [Stand: 2. Mai 2015].
- Wagner, Christian (2014): *Maritime Sicherheit im Indischen Ozean*, in: Jopp, Heinz D. (Hrsg.): *Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert. Demokratie, Sicherheit, Frieden* 215. Baden-Baden: Nomos, S. 250-261.
- Wijedasa, N. (2014): *China gets controlling stake at Hambantota port*. Online unter: <http://www.sundaytimes.lk/141019/news/china-gets-controlling-stake-at-hambantota-port-123262.html> [Stand: 2. Mai 2015].

## Die Autoren

*Prof. Dr. Carlo Masala ist Professor für Internationale Politik an der Universität der Bundeswehr München.*

*Tim Tepel, M. Sc. ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität der Bundeswehr München.*

*Dr. Konstantinos Tsetsos ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität der Bundeswehr München.*

## Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

*Ansprechpartner:*

**Dr. Stefan Friedrich**

*Teamleiter Politikdialog und Analyse*

*Hauptabteilung Europäische und Internationale Zusammenarbeit*

*Telefon: +49(0)30/26996-3512*

*E-Mail: stefan.friedrich@kas.de*

*Postanschrift: Konrad-Adenauer-Stiftung, 10907 Berlin*

*Kontakt zum Thema Publikationen:*

**publikationen@kas.de**

*ISBN 978-3-95721-127-9*

**www.kas.de**



*Der Text dieses Werkes ist lizenziert unter den Bedingungen von „Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland“, CC BY-SA 3.0 DE (abrufbar unter: <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/>)*

*Bildvermerk Titelseite:  
USS Jason Dunham transits north in the Suez Canal  
by Andrew Schneider/  
Official U.S. Navy Imagery,  
CC BY 2.0  
(abrufbar unter:  
<https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>),  
via [www.flickr.com](http://www.flickr.com)*