

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 94 (2019)
Heft: 12

Artikel: Roter Stern über dem Pazifik : China auf dem Weg zur Seemacht
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-868597>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die pakistanische Raketenfregatte «Zulfikar» (FFG 251), vorne, hat längsseits der chinesischen Raketenfregatte «Huangshan» (FFG 574) im Marinehafen von Changi in Singapur festgemacht.

Roter Stern über dem Pazifik – China auf dem Weg zur Seemacht

Die Marine der Volksrepublik China (People's Liberation Army-Navy, PLAN) ist auf dem Weg zur Seemacht. Damit wird die ambitionöse Grossmachtspolitik der Volksrepublik untermauert. Beharrlich und kontinuierlich wird eine schlagkräftige Flotte aufgebaut, die zahlenmässig die US Navy bereits überholt hat und als Akteur auf den Weltmeeren vermehrt in Erscheinung treten wird.

Oberst i Gst Jürg Kürsener

Als am 4. Juni 1989 die kommunistische Machtelite unter Führung von Deng Xiaoping in Peking den Aufstand der Studenten auf dem Tiananmen Platz - dem «Platz des Himmlischen Friedens» - von der Volksbefreiungsarmee (People's Liberation Army - PLA) blutig niederschlug, hatte die Marine noch kaum etwas Substanzielles vorzuweisen. Die Landstreitkräfte und die Luftwaffe bildeten den Kern der PLA. Die Marine (PLAN) beschränkte sich auf die Rolle einer reinen Küstenverteidigungskraft. Sie ver-

fügte damals im wesentlichen nur über etwa 20 Zerstörer, mehrheitlich der «Luda»-Klasse, aber auch über einige Schiffe sowjetischen Ursprungs. Geplant war der Bau der ersten Uboote mit Nuklearantrieb.

Vater der PLAN

Heute sieht dies ganz anders aus. China baut in der ihr eigenen Art seit vielen Jahren zielstrebig und beharrlich eine Marine auf, die hochseetauglich («blue water»-fähig) ist. Als Vater der expandierenden chinesi-

schen Marine gilt Admiral Liu Huaqing (1916–2011), der bereits mit 13 Jahren in die Kommunistische Partei, mit 14 Jahren in die Streitkräfte eingetreten war und im 2. Weltkrieg gegen die Japaner und gegen Chiang Kai-shek kämpfte. Liu studierte vier Jahre an der Voroshilov Marineakademie (heute Kuznetsov Marineakademie) in Moskau. Eher ungewöhnlich ist die Tatsache, dass Liu zuerst längere Zeit Heeresoffizier war und erst mit 36 Jahren in die Marine eintrat. Bis in die 80er Jahre sollte die Marine insbesondere die Landstreitkräfte unterstützen, die allerdings ab diesem Zeitpunkt eine sowjetische Invasion nicht mehr als akut betrachteten. Dann leitete Huaqing ab etwa 1986 den Wechsel auf eine «offshore defense» Strategie ein. Dieser Schritt fusste nicht zuletzt auf dem Eindruck, den der gewaltige maritime Aufmarsch der USA im Golfkrieg 1991 auf die Führung Chinas gemacht hatte.

Die offshore Defensivstrategie Lius

Liu zielte darauf ab, die Verteidigung Chinas hinaus auf die hohe See mit unabhän-

gigen Operationen und abgesetzt von der Küstennähe zu verlegen. Dort sollte es seine maritimen Interessen wahrnehmen. Das war mit der bestehenden Marine nicht möglich. Die künftige Marine sollte insbesondere vier Aufgaben erfüllen können und dazu die Fähigkeit entwickeln:

1. eine begrenzte Seekontrolle über ein begrenztes Seegebiet für eine bestimmte Zeitperiode wahrzunehmen;
2. die wichtigsten Seeverbindungswege Chinas zu verteidigen;
3. den Kampf ausserhalb der von China beanspruchten Seegebiete führen zu können sowie
4. eine glaubwürdige nukleare Abschreckung einzuführen.

Diese Fähigkeiten sollten nach Liu in drei Phasen erreicht werden, nämlich in

- Phase 1 bis ins Jahr 2000. Bis dahin sollte die PLAN in der Lage sein, die Seegebiete bis zur sogenannten ersten Inselkette – also das Gelbe Meer, das Ost- und das Südchinesische Meer –

zu kontrollieren. Dieses Ziel hat die PLAN in etwa erreicht.

- Phase 2 bis 2020. Bis dahin soll die PLAN auch die Seegebiete bis zur zweiten Inselkette kontrollieren können. Die PLAN ist noch nicht soweit, dürfte dieses Ziel u.a. mit seinem Bauprogramm für weitreichende ballistische Anti-Schiff-Raketen und dem Bau weiterer Flugzeugträger bald erreichen.
- Phase 3 bis 2050. Bis zu diesem Zeitpunkt – dem hundertsten Geburtstag (1.10.1949) der Volksrepublik China – soll die PLAN eine effektive globale Seemacht werden. Es ist ein offenes Geheimnis, dass China bis dahin auch die Taiwanfrage geklärt haben will – auf «friedlichem» oder aber auch auf anderem Wege.

Im einzelnen sollen folgende Grundsätze für diese «Off-shore» Strategie befolgt werden:

- Die militärische Gesamtstrategie ist defensiv, aber die Operationen sind offensiv.

- Raum und Zeit sollen keine Grenzen setzen.
- Offensiven sind an keine Grenzen gebunden.
- China hat Zeit und Geduld, um auf günstige Bedingungen zur Auslösung der Operationen zu warten.
- Konzentration auf die Schwächen des Gegners.
- Offensiv- und Defensivoperationen können zeitgleich erfolgen.

Diese von Liu vorgeschlagene Strategie bedarf aus naheliegenden Gründen einer wesentlich grösseren und moderneren Marine – mit entsprechender Struktur. Die Umwälzungen sind im Gange.

Bauvorhaben der PLAN

Die Volksrepublik hat ihre Absicht bekundet, bis 2030 über sechs Flugzeugträger zu bauen. Seit 2012 sammelt sie mit ihrem rund 65 000 Tonnen grossen Versuchsschiff «Liaoning» (Typ 001) – dem ehemaligen sowjetisch, dann ukrainischen Flug-



Bilder: Kürsener

Die Seestreitkräfte der Volksrepublik China und Pakistans pflegen besonderes enge Beziehungen. Hier begrüsst der Kommandant einer chinesischen Flottille an der Bord der Raketenfregatte «Huangshan» (FFG 574) des Typs 054A seinen pakistischen Gast (links) von der Fregatte «Zulfiquar».

Bild: J. Schucan



Zu den neuen amphibischen Einheiten gehören auch die Docklandungsschiffe des Typs 071, derzeit sind 7 Schiffe vorhanden. Diese Einheit der «Yuzhao»-Klasse hat in Shanghai festgemacht. Die Schiffe sind knapp 20 000 t gross, 210 m lang und können bis zu vier Luftkissenfahrzeuge des Typs 726 sowie bis zu 6 Helikopter mitführen.

zeugträger «Varyag» - Erfahrungen. Das Nachfolgeschiff der «Liaoning», die rund 70 000 Tonnen grosse «Shandong» (Typ 001A), hat soeben die achte Versuchsfahrt beendet und soll vermutlich noch Ende 2019 in Dienst gestellt werden. Bei der 001A handelt es sich um den ersten Träger, der vollständig in China gebaut wurde. Äusserlich gleicht er mit der Bugschanze noch sehr stark der «Liaoning». Aber auf der massiv im Ausbau begriffenen Jiangnan Werft bei Shanghai steht bereits der dritte, rund 85 000 Tonnen und über 315 m lange Flugzeugträger im Bau (Typ 002). Dieser weist nun ein durchwegs flaches Flugdeck und Katapulte auf, entspricht also in etwa einem US Grossflugzeugträger, vergleichbar mit den Schiffen der seinerzeitigen «Kitty Hawk»-Klasse. Es gibt Aussagen, wonach das vierte Schiff dann atomar getrieben sein soll.

Erste Einsätze fernab Chinas

Mit dem wirtschaftlichen Erstarken der Volksrepublik China geht seit Jahren ein ambitioniertes Programm zur Stärkung der Marine einher, welches man analog zur «Belt and Road» Initiative auch als Ausbau zu einer «Maritime Silk Road» bezeichnen kann. Einen ersten Schritt zu Einsätzen fernab heimischer Gewässer - abgesehen von einigen wenigen zaghaften Einzelfahrten bis hin nach Hawaii - wagte die PLAN 2008 mit einem Einsatz zum Schutz der eigenen Tanker im Persischen Golf und Ara-

bischen Meer. Seither hat die PLAN bereits 33 mehrmonatige Patrouillen gefahren. Kurzfristig werden von den jeweils zwei Kampfschiffe und ein Versorgungsschiff umfassenden Verbänden einzelne Einheiten zu besonderen Missionen in europäische oder afrikanische Gewässer abgezweigt. 2017 fuhr ein Verband durchs Mittelmeer in die Ostsee und nahm Ende Juli an der Flottenparade der russischen Marine in St. Petersburg teil. Ein Jahr später entsandte China eine Fregatte an die Kieler Woche. Die Präsenz in Europa begann 2011, als eine Fregatte des in der Region Aden kreuzenden Verbandes nach Libyen geschickt wurde, um dort bei der Evakuierung von chinesischen Staatsbürgern aus dem zerrütteten Libyen Gaddafis zu helfen. Nach chinesischen Angaben soll die PLAN in den letzten 10 Jahren über 6600 Handelsschiffe im Golf von Aden begleitet und vor Terroristen geschützt haben.

Ambitionen zu Überseebesitzen

Mit der maritimen Expansion Chinas gehen auch Vorhaben und Begehren einher, in Übersee feste Einrichtungen zu gewinnen. In Djibouti ist unlängst der erste Stützpunkt für die PLAN eingerichtet worden. Die Marine Chinas ist aber auch anderswo bemüht, nicht nur Präsenz zu zeigen sondern Nutzungsrechte zu erwerben. So etwa auf den Malediven, in neuester Zeit auch im Südwestpazifik wie jüngst auf den Salomon Inseln. In Sri Lanka baut China für

1,5 Mia. \$ den Hafen von Hambantota aus, kombiniert mit einem 99-Jahre Leasing Vertrag. China geht dabei mit diesen Staaten nicht zimperlich um. Geködert werden sie, wie das Beispiel Sri Lanka zeigt, mit massiven Investitionsversprechen und Krediten, wobei diese Staaten nicht selten Gefahr laufen, in die Schuldenfalle zu tappen. China investiert gleichzeitig im Rahmen der «Maritime Silk Road» auch in zahlreiche zivile Einrichtungen wie beispielsweise in Handelshäfen (Piräus, Triest, auf Sri Lanka oder in Zentralamerika), die alle letztendlich auch militärisch von Bedeutung sein können.

China und das Seerecht

Weit aggressiver verläuft seit Jahren der Kurs Chinas im strategisch bedeutsamen Südchinesischen und Ostchinesischen Meer, wobei sich China im ersteren auf angeblich durch die sogenannte Nine-dash-Linie begründete Ansprüche beruft, welche angeblich besagen, dass China aus historischen Gründen auf einen Grossteil des Südchinesischen Meeres (bis zu 90%) Anrecht habe. Dieser Anspruch steht im krassen Widerspruch zum internationalen Seerecht. 1982 wurde in Jamaika die berühmte UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) unterzeichnet und trat 1994, nach der Ratifizierung durch den 60. Staat, in Kraft. Das Abkommen regelt wesentliche Elemente des Völkerrechtes/Seerechtes, so beispielsweise Vorschriften zur Schifffahrt, zur sicheren Navigation, Ausbildung der Seeleute, Kommunikation zur See, zu den Rechten und Pflichten in den Territorialgewässern, zur exklusiven Wirtschaftszone EEZ (Economic Exclusive Zone), zu den Archipelen, zum Verkehr mit nukleargetriebenen Schiffen, Kreuzfahrtschiffen, zur Hilfeleistung zur See, Meeresverschmutzung, Gerichtsbarkeit, oder zur Ressourcengewinnung, usw.). Interessant ist vor allem die Tatsache, dass China an dieser Konferenz die Ansprüche, die es jetzt geltend macht, nie gestellt hatte. Deswegen, so zahlreiche Experten, werden seine Ansprüche jetzt auch als nichtig bezeichnet.

Rund 150 Staaten haben diese Konvention seither ratifiziert, auch China (nicht aber die USA, die sich allerdings an die wesentlichen Vorgaben halten). Dies hindert allerdings China nicht daran, den Schieds-

spruch eines Seegerichtes in Den Haag von 2017 nicht zu anerkennen, welches die künstlichen Aufschüttungen Chinas im Südchinesischen Meer im Umfange von etwa 13 Hektar zur Festigung seiner Ansprüche als widerrechtlich bezeichnet hat. Im Gegenteil, China hat den Bau von Inseln und militärischen Einrichtungen auf den Paracel- und Spratlyinseln sowie auf dem Scarborough Shoal fortgesetzt. Dies trotz dem klaren Versprechen von Staatspräsident Xi, diese Inseln nicht zu militarisieren. Die Wirklichkeit entlarvt diese Aussagen als glatte Lüge. Damit geht China beharrlich seinen Weg und festigt nicht nur seine Präsenz in diesem Meer. Es zementiert auch seine Ansprüche auf die alleinige Nutzung der dort vorhandenen, auf einen Wert von 2.5 Trillionen Dollars geschätzten Erdöl-, Erdgas- und anderen Ressourcen, die ebenso von Vietnam und der Philippinen beansprucht werden. China ignoriert dies und meint, es habe das alleinige Recht, die fremde, auch militärische Schifffahrt innerhalb der EEZ zu regeln. China versucht damit, das Südchinesische Meer de facto zu einem mare nostrum zu machen. Durch die

ses Meer führen die wichtigsten Handelsrouten aus Japan via Singapur nach Afrika, den Nahen und Mittleren Osten sowie nach Europa. Der Salomitaktik von China ist insbesondere von der Administration Obama kein Einhalt geboten worden.

Ausbau der Kommandostruktur

So bleibt denn den Anrainern und westlichen Staaten derzeit nicht viel anderes übrig, als die in der UNCLOS festgelegten Rechte der Freiheit der Meere und der Freiheit der Navigation in Anspruch zu nehmen so mit regelmässigen Durchfahrten eigener Schiffe, nach dem Freedom of Navigation Recht (FONOPS). Dies sehr zum Ärger Chinas, welches solche Manifestationen zusehends mit Machtgehabe und Schikanen zu unterbinden versucht. Zudem trachtet es danach, Dispute in der Region zusehends bilateral und unter Ausschluss der USA zu diskutieren. Das ist Teil seiner Gesamtstrategie, die USA nicht nur militärisch, sondern auch politisch und wirtschaftlich sukzessive auszugrenzen, in dem es mit Zuckerbrot und Peitsche Keile zwischen die Anrainer und die USA treibt.

China hat seine Kommandostruktur vor kurzem gestrafft und sein Territorium in fünf grosse Kommandobereiche («Theater») gegliedert, welche sowohl die jeweiligen Land- und Luftstreitkräfte wie auch die Seestreitkräfte umfassen. Diese Bereiche sind das West- (u.a. Tibet), das Zentrale- (mit Peking), das Ost- (mit Taiwan), das Nord- (mit Gelbem Meer) sowie das Süd-Theater (mit dem Südchinesischen Meer).

In nur 15 Jahren ist der Bestand der PLAN von 216 auf 400 Kriegsschiffe angewachsen, wobei ein erheblicher Teil davon als modern bezeichnet werden kann. Dieser Zahl stehen die gegenwärtig etwa 290 Kriegsschiffe der US Navy gegenüber. Zahlenmässig hat die PLAN diese also bereits überholt.

Bemerkenswert und zugleich beunruhigend sind die Qualität und Quantität der in China produzierten Kriegsschiffe, die primär auf den Werften von «China Shipbuilding Industry Co.» in Dalian und «China State Shipbuilding Corporation» (Jiangnan) in Shanghai gebaut werden und welche nun zu einem Giganten des Schiffbaus fusionieren sollen. Diese Werften werden auch massiv ausgebaut.

Neben dem zügigen Bau von Flugzeugträgern, deren Zahl bis 2030 sechs Einheiten erreichen soll, werden vor allem moderne Zerstörer der Typen 052 und 055, Fregatten des Typs 054 und Korvetten der Klasse 056 gebaut, wobei die 055 mit 11 000 Tonnen Ausmasse eines Kreuzers aufweisen. Viele der modernen Kampfschiffe sind mit dem aegis-ähnlichen Radar ausgerüstet. Zum Bestand gehören auch vier Raketenzerstörer des russischen Typs «Sovremenny».

Vor wenigen Monaten ist ein in nur sechs Monaten gebauter, neuer, etwa 35 000-40 000 Tonnen grosser amphibischer Helikopterträger des Typs 075 fertiggestellt worden, der bis zu 900 Marineinfanteristen mitführen kann. Angeblich sind drei Schiffe geplant. Noch ist nicht klar, ob diese Schiffe, die wie viele andere amerikanischen Vorbilder (in diesem Falle den Schiffen der «Wasp»-Klasse) frappant gleichen bzw. diese kopiert haben, dereinst auch vertikal startende und landende Flugzeuge aufnehmen können. Sicher sollen sie zwei Luftkissenfahrzeuge des Typs 726 - eine weitere Kopie des amerikanischen LCAC-Systems - und bis zu 28 Helikopter mitführen können. Sie ergänzen aber - ähnlich wie bei den amerikanischen amphibischen Einsatzgruppen - die bereits vorhandenen Landungsdockschiffe des Typs 071, ebenfalls einer Kopie der amerikanischen «San Antonio»-Klasse. Es wird vermutet, dass mit dem illegalen Erwerb bzw. Diebstahl von Technologie China Milliarden an eigenen Entwicklungskosten spart. Die grossen Anstrengungen zum Aufbau amphibischer Seestreitkräfte - inzwischen gilt China als Nation mit dem zweitgrössten Marineinfanterie-Korps - sind klar gegen Taiwan bzw. für dessen Rückeroberung sowie zur Verteidigung der illegalen und künstlich aufgeschütteten Inseln im Südchinesischen Meer sowie zur Eroberung der von Japan beanspruchten



Diese Karte aus dem Economist zeigt die beiden Inselketten, in rot die sogenannte «Erste Inselkette», die das südchinesische Meer beinhaltet, in blau die «Zweite Inselkette», die bis nach Guam reicht. Die beiden Ketten stehen für die angestrebte Ausweitung des chinesischen Einflussbereiches.

Senkaku Inseln im Ostchinesischen Meer gedacht.

Im Ubootbereich laufen ebenfalls massive Bauvorhaben. Das erste von vier ballistischen Lenkwaffenubooten der «Jin»-Klasse (Typ 094) hat seine erste Einsatzfahrt, u.a. im Indischen Ozean, vor kurzem absolviert und trägt damit zur Abschreckung Chinas bei, die nuklearen Jagdubooten gehören zur «Shang»- (Typ 093) und «Han»-Klasse, während die konventionellen Uboote vornehmlich der «Yuan»- (Typ 039), «Song»- und russischen «Kilo»-Klasse angehören.

Drohnen, Raketen und mehr

Auf dem Gebiete der luft- und seegestützten, aber auch Unterwasser-Drohnen bleibt China nicht untätig. An der Parade zum 70. Jahrestag der Volksrepublik vom 1. Oktober 2019 ist erstmals ein grosser Unterwasserroboter (UUV - Underwater Unmanned Vehicle) gezeigt worden, welcher laufenden Entwicklungen in den USA und Grossbritannien sehr ähnlich sieht, allerdings mit etwa fünf Metern Länge wesentlich kleiner als diese ist. Aufgrund der Grösse wird angenommen, dass es sich bei diesem HSU-001 genannten Typ vornehmlich um ein zur Nachrichtenbeschaffung vorgesehenes Fahrzeug handelt. Für

die Überwachung der amerikanischen Schiffsbewegungen im Südchinesischen Meer setzt die PLAN unter anderem die grosse und weit reichende Aufklärungsdrohne «Soar Dragon» ein, die wiederum einem amerikanischen Produkt, der «Global Hawk», sehr ähnlich sieht.

Ein ganz besonderes Augenmerk richtet die Führung Chinas auf die Entwicklung von Raketen unterschiedlichster Art, die letztlich einem potenziellen Gegner beispielsweise das Eindringen in das Südchinesische Meer erschweren sollen (A2/AD für anti-access, area denial). Hier sind insbesondere die ballistischen Anti-Schiff Raketen des landgestützten Typs «Dong Feng» DF-21D (Reichweite zirka 1500 km) und des strassentransportierten Typs DF-26, der erstmals am 1. Oktober 2019 an der Parade in Beijing gezeigten DF-100 sowie der moderne Marschflugkörper YJ-18 zu erwähnen. Noch muss China vor allem im Bereiche seiner C4ISR Ortungs- und Führungssysteme gewaltige Fortschritte erzielen, um diese Raketen wirksam einsetzen zu können.

Nichtsdestotrotz zwingen diese Entwicklungen und vor allem die Reichweiten dieser Raketen die USA dazu, ihr Einsatzkonzept für Trägerkampfgruppen kritisch zu überprüfen, diese Capital Ships ausse-

halb der Raketenreichweiten, auf eine Distanz von etwa 2100 km zu halten und ihrerseits die Reichweiten der eigenen Mittel und Kampfflugzeuge entsprechend anzupassen. Andere Massnahmen, die auch weiterhin eine Annäherung der Trägerkampfgruppen in von China beanspruchte Meere erlauben, sind in Entwicklung, wobei für diese Kette der Abwehrmöglichkeiten («kill chain») nicht bloss marineseitige Arbeiten laufen, sondern ein Gesamtsystem auch teilstreitkräfteübergreifender Massnahmen entwickelt werden soll, bis hin zu weltallbasierten, cyber- und lasergestützten sowie hypersonischen Mitteln.

Schlussbetrachtung

Trotz der zunehmenden Spannungen zwischen China und den USA, die z.B. immer wieder zu kurzfristigen Absagen von US Flottenbesuchen in Hongkong oder anderswo führen, oder die nach einer Beteiligung Chinas 2014 und 2016 an den all-zweijährlichen Grossmanöver RIMPAC im Pazifik zu einer Ausladung 2018 führten, ist der Dialog nicht völlig abgebrochen. Beide Marinechefs treffen sich hin und wieder zu Gesprächen. Trotz diesen vertrauensbildenden Massnahmen ist nicht sicher, ob die PLAN 2020 wieder an den RIMPAC dabei sein kann. Bereits wird davon gesprochen, dass China ein eigenes Grossmanöver im Stile von RIMPAC planen und dann seinerseits viele Anrainerstaaten einladen könnte.

Die Entwicklung der PLAN findet auf breiter Front und in einem aussergewöhnlichen Umfange und Tempo statt. Das Ziel Chinas, auch zur See zu einer ausgreifenden Macht zu werden, ist im Weissbuch 2015 festgehalten, wo es u.a. heisst, dass die traditionelle Mentalität, derzufolge Territorien zu Land wichtiger seien als jene zur See, aufgegeben werden müsste. Vielmehr müsse ein Hauptgewicht auf das Management der Meere und Ozeane gelegt werden. In diesem Sinne sind wohl auch die Anstrengungen zu verstehen, die China sowohl in der Antarktis wie der Arktis wirtschaftlich, politisch, aber auch mit eigenen Forschungsschiffen unternimmt. Auch hier dürften militärische Überlegungen mitspielen. Seit 2013 ist China Beobachter im Arktischen Rat. Für all diese Aktivitäten hat es bereits und vielsagend den Begriff der «arktischen Seidenstrasse» geprägt. ■

Bestand der PLAN

2019	geplant 2030
- 4 nukleare ballistische Lenkwaffenubooten	12
- 6 nukleare Jagdubooten	12
- 57 Dieseluubooten (teils hybrid)	75
- 2 Flugzeugträger (Liaoning und Shandong)	6
- 26 Zerstörer	34
- 52 Fregatten	68
- 20 Korvetten	26
- 85 Küsten-Patrouillenboote	111
- 56 amphibische Schiffe	73
- 42 kleinere amphibische Einheiten	55
- 50 (+) Hilfs- und Versorgungsschiffe	65 (+)
Total 400 Kriegsschiffe	537

Hinzu kommen 248 Schiffe (2019) der paramilitärischen Küstenwache. Dies im Gegensatz zu den 290 Kriegsschiffen und Booten der US Navy, die sich zudem auf zwei Ozeane verteilen. Allein zwischen 2015 und 2018 stellte die PLAN 85 Schiffe, die US Navy deren 22 in Dienst. Noch liegt die PLAN bezüglich Flugzeugträger deutlich hinter den 11 Einheiten der US Navy.

Quellen: Naval War College Review (Winter 2019), Congressional research Service «China Naval Modernization» (24 September 2019).