

SÜDASIEN

Diskret auf Horchposten

China wird am Indischen Ozean aktiv und finanziert den Ausbau strategisch interessanter Häfen.

Das sieht der große Rivale Indien gar nicht gern.

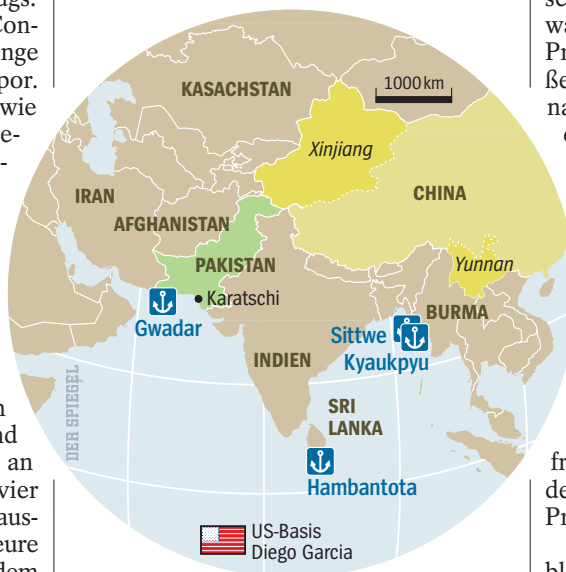
Gwadar war lange Zeit ein Fischer-nest, so karg und unwirtlich wie ringsumher die Landschaft. Ein Schwung zweckdienlicher, phantasieloser Ziegel- und Betonbauten unter wolkenlosem Himmel. Ein Provinzkaff auf einer Halbinsel im äußersten Südwesten Pakistans, ohne nennenswerte Grünflächen, vor der Kulisse eines kahlen Gebirgszugs.

Neuerdings aber ragen gigantische Containerkräne in greller Signalfarbe, Orange und Himmelblau, am Hafenrand empor. Sie sind Symbole einer Zeitenwende wie auch jener 602 Meter lange und 14,5 Meter breite Kai, der sich, einem Riesensprungbrett ähnelnd, in das azurblaue Arabische Meer erstreckt, bereit für die modernsten Riesenschiffe. Und entlang der Strandpromenade reihen sich Läden, die nur eines anzubieten haben: Wüstenland.

Dessen Preis hat sich nämlich seit 2003 vervierfacht. Wer sich rechtzeitig größere Flächen gesichert hat, der kann sie nun weiterverkaufen, parzelliert und mit flottem Aufschlag. Natürlich nicht an die einheimischen Fischer, die noch vier Fünftel der 53 000 Einwohner Gwadars ausmachen, sondern an all jene Entrepreneure und Glücksritter, die ihre Zukunft mit dem

von Präsident Pervez Musharraf eingeweihten Tiefseehafen verbinden.

Boomtown Gwadar: Binnen 25 Jahren soll die Kleinstadt auf 1,7 Millionen Einwohner anschwellen und dann samt Umfeld „zwei Millionen neue Jobs generieren“, wie pakistanische Medien schwärmen. Der nagelneue Kai ist bloß die erste



Ausbaustufe. In drei Jahren soll der Hafen seine endgültige Gestalt angenommen haben, und dann sind wohl auch ein 350-Betten-Hospital, mehrere Parks sowie ein Sport- und Freizeitkomplex fertig – eine Meerwasser-entsalzungsanlage wurde bereits eingeweiht. Schon kursieren Immobilienprospekte, die für Gwadar eine farbensatte Skyline ausmalen, die an Miami erinnert.

Eine Autobahn, der Makran Coastal Highway, verkürzt bereits die Fahrzeit bis Karatschi von 48 auf 7 Stunden. Mindestens 200 Millionen Dollar wird der geplante neue internationale Airport kosten. Dagegen sind jene 25 000 Dollar, mit denen Fischerfamilien für Umsiedlungen entschädigt werden, Kleingeld.

„Wie auf dem Friedhof, nicht mehr unter Menschen“, fühlen sich nun jene, die 25 Kilometer vom Wasser entfernt leben müssen. Doch das sind Kleineleutesorgen – während es doch in diesem Winkel der Provinz Belutschistan um einen ganz großen geostrategischen Coup geht: um Chinas ersten Tiefseehafen in Südasiens, um den westlichsten Vorposten Pekings, nahe der Golfregion und zentral für den Subkontinent.

Gwadars Hafenbau wurde geplant und beaufsichtigt von 450 chinesischen Fachleuten. Er wurde größtenteils mit chinesischem Kapital finanziert; insgesamt sind über eine Milliarde Dollar veranschlagt. Und es waren hauptsächlich chinesische Billigarbeiter, die jahrelang die Hafenanlagen hochzogen, die stolzen Einheimischen wurden nicht gefragt. Sechs fernöstliche Ingenieure wurden bei Anschlägen wütender Gegner des Projekts getötet.

Gewiss ist Gwadar pakistanisch, und das bleibt auch so, aber es scheint, als wehe

Einweihung des pakistanischen Tiefseehafens Gwadar



hier die rote Fahne Chinas gleichberechtigt. Die Großmacht, die bislang nur auf höchst umständlichen Wegen an ihre Rohstoffe aus Nahost kommt, hat die langjährigen vertraulichen Beziehungen zu Islamabad genutzt und einen Handel eingefädelt, der beiden Seiten nutzt.

Unter dem Motto friedlicher Handelsinteressen, gegen die kein Einwand zu erwarten ist, sponsert die Volksrepublik ein Projekt, von dem Pakistan träumt, seit Indien während des Krieges von 1971 den Hafen Karatschi blockierte. China wiederum kann künftige Öl und Gas auf deutlich kürzerem Weg in die an Nordpakistan grenzende Region Xinjiang schaffen. Die Rohstoff-Tanker müssen nicht mehr durch die Meerenge von Malakka, die als hochgradig anschlaggefährdet gilt.

Noch allerdings fehlen die Transportwege durch Pakistan. Islamabad spekuliert auf Auto- und Eisenbahntrassen, natürlich mitbezahlt von China. An denen könnten Handelszentren entstehen mit dem schönen Nebeneffekt, dass manche unterentwickelte Region aufblüht und zur Ruhe kommt – das rückständige, renitente Stammesland Belutschistan oder auf chinesischer Seite die Region Xinjiang mit aus Peking Sicht islamistischen und secessionistischen Unruhestiftern. Würde die Strecke auch noch durch Afghanistan führen, was zurzeit zu riskant ist, wäre Zentralasien ebenfalls angebunden.

Einstweilen demonstrieren beide Seiten guten Willen. Den Chinesen wurde als Bonus eine Sonderwirtschaftszone in Gwadar genehmigt, wo sie Waren für Afrika noch billiger als daheim herstellen können. Im Gegenzug umgarnte Chinas Staatschef Hu Jintao seinen „alten Freund“ Musharraf als einen der besten Kunden chinesischer Militär- und Atomtechnologie.

Truppen der Volksbefreiungsarmee hielten demonstrativ ein Manöver auf pakistanischem Boden ab. 168 chinesische Soldaten probten mit ihren Gastgebern das Ausheben von Terrornesten sowie den Umgang mit neuen Waffen made in China.

So viel Freundschaft ist verdächtig – besonders den Indern. Zwar hatte Hu vor dem Manöver sowohl Neu-Delhi als auch Islamabad besucht, um die Beziehungen der drei Atommächte zu tariieren, doch Chinas Machtgelüste sind offensichtlich.

B. Raman, früher indischer Regierungsberater und jetzt Leiter eines Konfliktforschungszentrums in Chennai (Madras), glaubt, dass „viel, viel mehr“ hinter den



Präsidenten Hu, Musharraf

So viel Freundschaft ist verdächtig

Investitionen steckt als bloßes Kaufmannskalkül. Gwadar sei von „eminentem Interesse“ für Chinas Marine – als Tankstelle und als diskreter Horchposten, auch was die USA betrifft. Deren Militärstützpunkt Diego Garcia südlich der Malediven und östlich der Seychellen ist von Gwadar aus ziemlich gut zu observieren.

Dazu passt, dass China den Ausbau weiterer Häfen forciert und das Risiko in Kauf nimmt, dass sich Indien allmählich umzingelt fühlt. Sri Lankas Staatschef Mahinda Rajapakse unterzeichnete in China ein Acht-

Punkte-Abkommen, das insbesondere den Ausbau des Hafens Hambantota am Süzipfel der Insel vorsieht, mit üppiger Hilfe durch Peking.

In Burma sollen die Häfen in Sittwe und Kyaukpyu erweitert werden, über die dann ebenfalls Öl und Erdgas ins Reich der Mitte gepumpt werden könnten, in diesem Fall in die Provinz Yunnan. Ganz offiziell sprechen die Chinesen von einer „Perlenkette“, die sie am Indischen Ozean auffädeln.

Zumindest in Hambantota geht es Peking erkennbar um strategische Präsenz, und zwar zügig. Ende Oktober hat der Ausbau von Anlegern und Lagersystemen mit Großtanks sowie eines Containerterminals begonnen. 360 Millionen Dollar finanziert Peking für die dreistufige Modernisierung Hambantotas. 20 Millionen Container sollen dort später jedes Jahr umgeschlagen werden.

Für Sri Lanka könnte dies einen erheblichen Konkurrenzvorteil gegenüber den südindischen Häfen bedeuten, zumal sich auch eine Beteiligung der kommunistischen Gönner an der Erneuerung des Hauptstadthafens Colombo andeutet. Peking zielt auf globale Expansion, was sich auch zeigte, als sein Präsident zum Abschluss einer Afrika-Reise die unbedeutenden Seychellen besuchte.

Hu beschwor, in kurzärmeligem Freizeithemd, die 30-jährige Freundschaft zum sozialistisch angehauchten Ferienarchipel, und er vergaß vor allem nicht, ihn als „schimmernde Perle im Indischen Ozean“ zu preisen. Das sorgte prompt für Animositäten in Neu-Delhi, wo man traditionell von „Indiens Ozean“ spricht.

1,3 Millionen Quadratkilometer umfasst die Wirtschaftszone der Seychellen; China soll hier gar nicht erst vor Anker gehen. Fraglich aber ist, ob Indien überhaupt Rezepte hat, um den geschickten Übergriff auf seine Sphäre abzuwehren.

RÜDIGER FALKSOHN