



Maritime traffic Indonesia

Wie die USA Südostasien nutzen wollen, um China in Schach zu halten

Die Vereinigten Staaten bauen ihren Einfluss durch Verteidigungs- und Handelsabkommen mit Ländern rund um die Straße von Malakka, einer globalen Engstelle, aus.

Stefano di Lorenzo

So. 24 Mai 2026

Am 13. April dieses Jahres gaben die Vereinigten Staaten und Indonesien den Abschluss eines Abkommens über eine umfassende Partnerschaft zur Verteidigungszusammenarbeit bekannt. Die Ankündigung folgte auf Gespräche in Washington zwischen dem US-Kriegsminister Pete Hegseth und dem

indonesischen Verteidigungsminister Sjafrie Sjamsoeddin. Da alle Augen auf den Iran und die Straße von Hormus gerichtet waren, schenkte kaum jemand dem Ereignis Beachtung.

Das Abkommen zwischen den USA und Indonesien stärkt gemeinsame Übungen, die Modernisierung des Militärs und die operative Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern, während es theoretisch Indonesiens langjährige Politik der strategischen Blockfreiheit bewahrt. Beide Seiten beschrieben das Abkommen als Rahmen für den Ausbau der praktischen Verteidigungszusammenarbeit und nicht als formelles Bündnis. „Die Partnerschaft wird als Rahmen dienen, um die bilaterale Verteidigungszusammenarbeit zwischen den USA und Indonesien voranzutreiben, um Frieden und Stabilität in der gesamten indopazifischen Region zu wahren“, hieß es in einem Bericht über das Ereignis, der auf offiziellen diplomatischen Kanälen der USA veröffentlicht wurde. Die USA und Indonesien „vereinbarten, die gemeinsame Ausbildung von Spezialeinheiten zu verstärken, und dass solche Maßnahmen die Bindung zwischen den Streitkräften beider Länder stärken werden“.

Indonesien nimmt aufgrund seiner Größe, seiner Lage und seiner strategisch wichtigen maritimen Geografie eine zentrale Stellung in der heutigen Geopolitik ein, da es an wichtigen Seewegen liegt, die den Indischen und den Pazifischen Ozean verbinden. Es ist der größte Archipelstaat der Welt und kontrolliert wichtige Engpässe wie die Straße von Malakka, die Lombok-Straße und die Sundastraße, durch die ein erheblicher Teil des globalen Handels und der Energietransporte fließt, was das Land für die maritime Vorherrschaft und die Stabilität der Lieferketten zwischen dem Nahen Osten, Ostasien und Europa unverzichtbar macht. Diese geografische Hebelwirkung verschafft Indonesien einen überproportionalen Einfluss innerhalb der ASEAN, der 1967 gegründeten Vereinigung südostasiatischer Staaten.

Indonesien fungierte traditionell als ausgleichende Kraft zwischen den konkurrierenden Interessen Chinas und der Vereinigten Staaten im indopazifischen Raum. Seine außenpolitische Tradition der Blockfreiheit ermöglichte es Indonesien in der Vergangenheit, formelle Blöcke zu vermeiden und gleichzeitig die regionale Architektur aktiv mitzugestalten. Doch der Kurs des Landes könnte sich hin zu einer engeren Annäherung an die USA verlagern. Indonesiens demografisches Gewicht – über 270 Millionen Menschen – und sein Status als größte Volkswirtschaft Südostasiens machen es zudem unmöglich, seine geopolitische Bedeutung zu ignorieren. Gemessen an der Kaufkraftparität hat Indonesien das siebtgrößte BIP der Welt, gemessen am nominalen BIP rangiert Indonesien auf Platz 17.

Das „Malakka-Dilemma“

In den letzten Wochen haben die meisten Menschen in Europa die geopolitische Bedeutung der Straße von Hormus kennengelernt. Doch in vielerlei Hinsicht ist Malakka der mit Abstand wichtigste maritime Engpass für die Weltwirtschaft. Zwischen 25 und 30 Prozent des gesamten weltweiten Seehandels werden dort abgewickelt. Täglich werden rund 23,2 Millionen Barrel Öl durch die Straße von Malakka transportiert, was etwa 29 Prozent des weltweiten Ölhandels auf dem Seeweg entspricht – mehr als durch die Straße von Hormus. Jährlich passieren über 102.000 Schiffe diese Route.

Die Meerenge erstreckt sich über rund 900 Kilometer zwischen der malaiischen Halbinsel und der indonesischen Insel Sumatra; an einigen Stellen verengt sie sich auf weniger als drei Kilometer. Jede Störung dort würde Schockwellen durch die Weltwirtschaft senden. Keine Großmacht ist für solche Störungen anfälliger als China. Zwischen 75 und 80 Prozent der chinesischen Rohölimporte werden durch den Malakka-Korridor transportiert, bevor sie weiter nach Norden zu chinesischen Häfen und Industriezentren gelangen. Die chinesische Wirtschaft – die größte Industriemaschine der Welt – ist auf einen ununterbrochenen Seeverkehr durch Gewässer angewiesen, die China nicht vollständig kontrolliert. Diese strategische Verwundbarkeit prägt die chinesische Außenpolitik seit fast zwei Jahrzehnten. Bereits 2003 bezeichnete der ehemalige chinesische Staatschef Hu Jintao dieses Problem als das „Malakka-Dilemma“: Chinas wirtschaftliche Lebensadern könnten theoretisch in einer Krise oder im Krieg von feindlichen Mächten abgeschnitten werden.

Westliche Medien stellen das Verhalten Chinas im Südchinesischen Meer als Aggression dar, die aus Nationalismus oder autoritärem Expansionismus herrührt. Aus chinesischer Sicht ist die Angelegenheit jedoch existenziell. China entwickelte sich zum industriellen Zentrum der Weltwirtschaft, blieb dabei jedoch strategisch von den von der US-Marine dominierten Seewegen abhängig.

Die Vereinigten Staaten, seit mindestens einem Jahrhundert die globale Thalassokratie, blieben bis vor kurzem die **weltweit dominierende Seemacht**. Sie kontrollieren nach wie vor die größte Hochseeflotte, das umfangreichste Bündnissystem und eine globale Kette von Militärstützpunkten, die sich vom Pazifik bis zum Indischen Ozean erstreckt. Die strategische Architektur der USA rund um China ist gewaltig: Japan, Südkorea, Taiwan, Guam, die Philippinen, Australien, Diego Garcia, Singapur und in zunehmendem Maße auch Indien sind Teil einer umfassenderen Eindämmungsarchitektur.

Indonesien: Der geografische Vorteil

Nur wenige Länder der Welt verfügen über eine geografische Lage, die strategisch so wertvoll ist wie die Indonesiens. Das Land besteht aus mehr als 17.000 Inseln, die über die Seewege verstreut liegen, welche den Pazifik und den Indischen Ozean verbinden. Die Straße von Malakka, aber auch alternative Routen, die Malakka umgehen – wie die Sundastraße oder die Lombok-Straße – führen durch von Indonesien kontrollierte Gewässer. In der Praxis bedeutet dies, dass fast jede wichtige südliche Seeroute, die Ostasien mit dem Nahen Osten, Afrika und Europa verbindet, die indonesische Geografie durchquert.

Für die Vereinigten Staaten ist Indonesien potenziell einer der Schlüssel für den maritimen Druck auf China. Als die USA und Indonesien im April ihr neues Verteidigungsabkommen bekannt gaben, wurde die Partnerschaft in neutraler diplomatischer Sprache präsentiert, wobei „regionale Stabilität“ und „Frieden“ im Vordergrund standen. Es tauchten jedoch Berichte auf, wonach Washington auch einen umfassenden **militärischen Überflugzugang** durch den indonesischen Luftraum für amerikanische Flugzeuge angestrebt habe, und zwar auf der Grundlage einer bloßen Benachrichtigung und nicht einer Genehmigung. Die Kontrolle über den Luftraum und den maritimen Zugang in ganz Indonesien würde die amerikanischen Aufklärungsmöglichkeiten, die logistische Flexibilität, die Fähigkeiten zur U-Boot-Bekämpfung und die operative Reichweite im gesamten indopazifischen Raum erheblich verbessern. In einer Taiwan-Krise oder einer umfassenderen Konfrontation würde die geografische Lage Indonesiens von entscheidender Bedeutung werden.

Indonesien **bestritt, US-Flugzeugen uneingeschränkten Zugang gewährt zu haben**, und bestand darauf, dass die Souveränität nicht verhandelbar sei. Indonesische Regierungsvertreter befürchteten, solche Vereinbarungen könnten ihr Land in eine künftige Konfrontation zwischen den USA und China hineinziehen und seine traditionelle Politik der Blockfreiheit gefährden. Im Jahr 1955 hatte Indonesien die Bandung-Konferenz ausgerichtet, an der 29 Länder, die meisten davon aus Asien, teilnahmen und die den Grundstein für die Bewegung der Blockfreien legte.

Die Vereinigten Staaten haben jedoch ihre Militärübungen mit Indonesien stetig intensiviert. Die jährlichen „**Super Garuda Shield**“-Übungen haben sich von bilateralen Manövern zu einer der größten multinationalen Militärübungen der Region entwickelt, an der Tausende von Soldaten und mehrere verbündete Staaten beteiligt sind. Die Übungen fügen sich nahtlos in ein umfassenderes Muster regionaler militärischer Integration im Umfeld Chinas ein.

Die andere Seite der Meerenge: Malaysia

Malakka, nach der die Straße von Malakka benannt ist, ist eine Stadt mit fast 600.000 Einwohnern an der Südwestküste der malaiischen Halbinsel. Jahrhundertlang stand die Region unter der Herrschaft ausländischer Kolonialmächte: ab 1511 unter dem portugiesischen Imperium, gefolgt von den Niederländern, den Briten und während des Zweiten Weltkriegs von den Japanern. Seit seiner Unabhängigkeit nach dem Zerfall des Britischen Empire versucht Malaysia, einen Ausgleich zwischen verschiedenen Mächten zu finden, in den letzten Jahrzehnten insbesondere zwischen den USA und China. China wurde Malaysias größter Handelspartner, während die Vereinigten Staaten ein wichtiger Investor blieben.

Jüngste Vereinbarungen deuten auf verstärkte Bemühungen der USA hin, Malaysia wirtschaftlich und strategisch in eine umfassendere Anti-China-Architektur einzubinden. Im Oktober 2025 unterzeichneten die USA und Malaysia im Rahmen eines bilateralen Treffens Verteidigungs- und Handelsabkommen. In der [gemeinsamen Erklärung](#) hieß es: „Der Außenminister und der Verteidigungsminister würdigten die Stärke der Verteidigungszusammenarbeit zwischen den Vereinigten Staaten und Malaysia als eine grundlegende Säule der umfassenden strategischen Partnerschaft zwischen den USA und Malaysia. Die heutige Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur Verteidigungszusammenarbeit festigt die über 40-jährigen bilateralen Verteidigungsbeziehungen und das gemeinsame Engagement für Frieden, Sicherheit und Wohlstand. Sie kündigten zudem die Verlängerung eines Abkommens über Beschaffung und gegenseitige Dienstleistungen an und verpflichteten sich, bilaterale Abkommen in den Bereichen Kommunikation, Informationsaustausch und Geodaten abzuschließen. Beide Staatschefs bekräftigten ihr Engagement, sich den sich wandelnden Herausforderungen in den Bereichen Cybersicherheit, maritime Sicherheit, Terrorismus und gewalttätiger Extremismus zu stellen.“

Das [Handelsabkommen zwischen den USA und Malaysia](#) umfasst die Zusammenarbeit in den Bereichen Lieferketten, Exportkontrollen, Durchsetzung von Sanktionen, kritische Mineralien, Schiffbau und Technologiebeschränkungen. Einige Klauseln waren aufschlussreich. So lautet beispielsweise Klausel 3 von Artikel 5.3: „Wenn Malaysia ein neues bilaterales Freihandelsabkommen oder ein Präferenzabkommen mit einem Land abschließt, das wesentliche Interessen der USA gefährdet, können die Vereinigten Staaten, falls Konsultationen mit Malaysia keine Lösung für ihre Bedenken bringen, dieses Abkommen kündigen und den in der Executive Order 14257 vom 2. April 2025 festgelegten anwendbaren

Gegenzollsatz wieder einführen.“ Im gesamten Dokument wird der Ausdruck „Malaysia soll“ 47 Mal wiederholt. Der entsprechende Ausdruck „die Vereinigten Staaten sollen“ kommt nur dreimal vor.

Malaysia erklärte sich bereit, mit den US-amerikanischen Exportkontrollregelungen zusammenzuarbeiten und sicherzustellen, dass malaysische Unternehmen die amerikanischen Beschränkungen gegenüber sanktionierten Einrichtungen nicht „umgehen oder untergraben“. Das Abkommen enthielt zudem Bestimmungen, die Malaysia dazu ermutigen, sich künftigen amerikanischen Maßnahmen zur wirtschaftlichen Sicherheit gegenüber Drittländern anzuschließen. Abschnitt 5 („Wirtschaftliche und nationale Sicherheit“), Artikel 5.1, Absatz 3 konzentriert sich speziell auf die Zusammenarbeit im Schiffbau und in der Schifffahrt: „Malaysia wird im Rahmen seines innerstaatlichen Regelungsprozesses ähnliche Maßnahmen mit gleichwertiger restriktiver Wirkung erlassen wie die von den Vereinigten Staaten erlassenen, um den Schiffbau und die Schifffahrt durch Marktwirtschaftsländer zu fördern. Die Vertragsparteien werden die Struktur und die Auswirkungen solcher Maßnahmen erörtern und dabei ihre Verpflichtung anerkennen, gemeinsame wirtschaftliche oder nationale Sicherheitsbelange im Schiffbau- und Schifffahrtssektor anzugehen.“

China produziert heute mehr Tonnage für die Handelsschifffahrt als die Vereinigten Staaten, Japan und Südkorea zusammen. Übrigens befinden sich heute alle großen Schiffbauer in Asien. Chinesische Werften sichern nicht nur den Handelsverkehr, sondern auch den langfristigen Ausbau der Marine. Die USA betrachten diese industrielle Kapazität natürlich als strategische Bedrohung.

Von „Chimerica“ zur Eindämmung

Die Ironie dabei ist, dass die Vereinigten Staaten zur Entstehung des modernen China beigetragen haben. Jahrzehntlang verlagerten westliche Unternehmen ihre Produktion in chinesische Fabriken, um Kosten zu senken und Gewinne zu steigern. China wurde zum Produktionszentrum der Globalisierung. Amerikanische Verbraucher profitierten von billigen Waren. Die Wall Street profitierte vom chinesischen Wachstum. China häufte gigantische Handelsüberschüsse und massive Dollarreserven an. Diese Beziehung wurde als „Chimerica“ bekannt – eine Verschmelzung von chinesischer Produktion und amerikanischem Konsum, eine für beide Seiten vorteilhafte Vereinbarung, kein Nullsummenspiel.

Auf ihrem Höhepunkt war die wirtschaftliche Verflechtung außerordentlich groß. Vor der Eskalation der Zollkriege belief sich das bilaterale Handelsvolumen auf jährlich über 650 Milliarden Dollar. Das gesamte Handelsvolumen war jedoch stark zugunsten Chinas unausgewogen, da China weitaus mehr in die Vereinigten Staaten exportierte, als es von dort importierte. Amerikanische Unternehmen wurden stark von chinesischen Lieferketten abhängig, während die chinesische Exportindustrie in hohem Maße von westlichen Märkten abhängig war. Doch diese Symbiose barg einen strukturellen Widerspruch.

Die Vereinigten Staaten hatten den Aufstieg des ersten industriellen Konkurrenten begünstigt, der in der Lage war, die amerikanische Vorherrschaft in mehreren Sektoren gleichzeitig in Frage zu stellen: Fertigung, Schiffbau, Infrastruktur, Batterietechnik, Telekommunikation, Elektronik, künstliche Intelligenz und zunehmend auch Militärtechnologie. Gegen Ende der Amtszeit der Obama-Regierung und insbesondere während der ersten Amtszeit von Donald Trump änderte sich der strategische Konsens in Washington grundlegend. Die wirtschaftlichen Beziehungen zu China hatten einen zentralistischen Staat gestärkt, der in der Lage war, dem amerikanischen Einfluss zu widerstehen und gleichzeitig technologisch und militärisch zu konkurrieren.

Trump hatte einen Großteil seines [frühen politischen Kapitals damit verdient, gegenüber China eine harte Linie zu vertreten](#). Er argumentierte, dass Amerika jahrelang „ausgeraubt“ worden sei, vor allem von China. Sanktionen und Zölle wurden eingeführt. Die Exportkontrollen für Halbleiter wurden ausgeweitet. Beschränkungen für fortschrittliche Lithografiegeräte zielten auf die chinesische Chipentwicklung ab. Die Investitionsprüfung wurde verschärft. Lieferketten wurden diversifiziert. „[Friend-shoring](#)“, „[Reshoring](#)“ – also Offshoring nur in Länder, die geopolitisch auf einer Linie liegen – und „[Entkopplung](#)“ sind zu den mittel- und langfristigen Zielen geworden. Die Strategie konzentriert sich darauf, Chinas Aufstieg zu verlangsamen.

Doch im Gegensatz zur Sowjetunion lässt sich China nicht einfach isolieren. Es ist zu stark in den globalen Kapitalismus eingebunden. Die moderne Weltwirtschaft selbst hängt mittlerweile teilweise von der chinesischen Industrieproduktion ab. Die Vereinigten Staaten und China bleiben wirtschaftlich miteinander verflochten, auch wenn sie sich strategisch auf eine mögliche Konfrontation vorbereiten.

Taiwan und der maritime Ring

Die Taiwan-Frage wird dem westlichen Publikum in der Regel in rein ideologischen Begriffen dargestellt: Es handelt sich um einen Kampf zwischen **Demokratie** und Freiheit einerseits und chinesischer Diktatur und Kommunismus andererseits. Die Tatsache, dass Taiwan de jure Teil Chinas ist und von den meisten Ländern der Welt, darunter den USA („**Ein-China-Politik**“) und den meisten europäischen Ländern, als solches anerkannt wird, wird selten, wenn überhaupt, erwähnt.

Taiwans geografische und geopolitische Lage ist von entscheidender Bedeutung. Die Insel liegt in der Nähe der „**ersten Inselkette**“, einer Reihe von Gebieten, die sich von Japan über Taiwan bis zu den Philippinen erstreckt. Die Kontrolle über diese Seewege beeinflusst den Zugang der Marine zwischen dem Südchinesischen Meer und dem weiteren Pazifik. Für die USA ist Taiwan Teil einer umfassenderen maritimen Barriere, die Chinas militärische Präsenz im Pazifik einschränkt. Für China stellt Taiwans ungeklärter Status sowohl eine nationale Angelegenheit als auch eine strategische Schwachstelle dar. Ein Krieg um Taiwan würde nicht nur die gesamte maritime Geografie Asiens verändern, sondern auch die Wirtschaft und das geopolitische Gleichgewicht der ganzen Welt. Schifffahrtsrouten würden gefährlich werden. Versicherungskosten würden in die Höhe schnellen. Energielieferungen würden unterbrochen. Halbleiter-Lieferketten würden zusammenbrechen.

Die Vereinigten Staaten stärken zunehmend ihre Beziehungen nicht nur zu Taiwan, sondern auch zu den umliegenden Seestaaten: Japan, den Philippinen, Australien, Singapur, Malaysia und Indonesien. Die Strategie gleicht einem verteilten Netzwerk aus Zugangspunkten, Logistikzentren, Vereinbarungen zum Informationsaustausch, Überwachungssystemen, Abkommen zur maritimen Zusammenarbeit und wirtschaftlichen Bündnissen.

Viele Diskussionen über Geopolitik konzentrieren sich oft übermäßig auf Ideologie. Doch die harten Realitäten der Geografie kümmern sich nicht um Proklamationen und Ideale. Fast 80 Prozent des weltweiten Handelsvolumens werden nach wie vor auf dem Seeweg transportiert. Öl, LNG, Industriekomponenten, Düngemittel, Getreide, Maschinen, Elektronik und Containerfracht sind weiterhin vom Seeverkehr abhängig. Wer die großen Seeverkehrsadern beeinflusst, beeinflusst den Rhythmus der Weltwirtschaft selbst. China strebt nach strategischer Autonomie und alternativen Routen, mit den Eisenbahnkorridoren der „**Belt and Road**“-Initiative und **Pipelines**, die die Straße von Malakka umgehen. Auf der anderen Seite versuchen die Vereinigten Staaten,

eine maritime Ordnung zu bewahren, die nach 1945 unter der Vorherrschaft der amerikanischen Marine aufgebaut wurde. Die südostasiatischen Staaten versuchen zu vermeiden, zwischen den beiden Mächten zerrieben zu werden. Dieser neue Kalte Krieg konzentriert sich nicht auf Europa, wie der Stellvertreterkrieg in der Ukraine vermuten lassen könnte, sondern auf Südostasien.

ARTIKEL TAGS:

Analyse Obama, Barack China Indonesien Malaysia USA ASEAN