

#GIDSstatement 5 / 2026

Deniz Kocak

Maut auf der Straße von Malakka?

Indonesiens Vorstoß und die maritime Ordnung im Indo-Pazifik

#GIDSstatement | Nr. 5/2026 | Oktober 2026 | ISSN 2699-4372

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie, detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar

ISSN 2699-4372

Dieser Beitrag steht unter der Creative Commons Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 International (Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitung). Weitere Informationen zur Lizenz finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>



Dieses #GIDSstatement wird vom German Institute for Defence and Strategic Studies (GIDS) herausgegeben.

Die Beiträge sind auf der Website des GIDS kostenfrei abrufbar: www.gids-hamburg.de

#GIDSstatement gibt die Meinung der AutorInnen wieder und stellt nicht zwangsläufig den Standpunkt des GIDS dar.

Zitiervorschlag:

Deniz Kocak, Maut auf der Straße von Malakka? Indonesiens Vorstoß und die maritime Ordnung im Indo-Pazifik, #GIDSstatement 5/2026, GIDS: Hamburg.

GIDS

German Institute for Defence and Strategic Studies

Führungsakademie der Bundeswehr

Manteuffelstraße 20 · 22587 Hamburg

Tel.: +49 (0)40 8667 6801

buerro@gids-hamburg.de · www.gids-hamburg.de

Maut auf der Straße von Malakka?

Indonesiens Vorstoß und die maritime Ordnung im Indo-Pazifik

1 Einleitung

Am 22. April 2026 warf Indonesiens Finanzminister Purbaya Yudhi Sadewa bei einem Infrastruktur-Symposium in Jakarta eine Frage auf, die international Aufsehen erregte. Er schlug vor, eine Durchfahrtsgebühr für die Straße von Malakka zu erheben. Indonesien sei kein Randstaat, sondern liege an einer zentralen Handels- und Energieroute, und dennoch passierten Schiffe die Meerenge, ohne dafür zu zahlen.¹ Bei einer Aufteilung der Einnahmen mit Malaysia und Singapur könnten erhebliche Summen zusammenkommen, zumal der indonesische Abschnitt der längste sei, so Sadewa.² Hintergrund dieser Äußerung war das iranische Vorgehen in der Straße von Hormus. Seit Kriegsbeginn am 28. Februar 2026 hatte die Iranische Revolutionsgarde den Schiffsverkehr durch die Meerenge militärisch kontrolliert und von Schiffen, denen sie die Durchfahrt gestattete, Gebühren erzwungen. Sadewa distanzierte sich jedoch rasch von seiner Aussage und räumte ein, dass ein solcher Schritt unrealistisch sei. Auch der indonesische Außenminister Sugiono stellte klar, dass Indonesien an das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) gebunden sei.³

Diese Äußerung des indonesischen Finanzministers verdient gleichwohl Aufmerksamkeit. Indonesiens Präsident Prabowo Subianto hatte bereits am 8. April in einer Rede vor seinem Kabinett betont, dass 70 Prozent des asiatischen Handels durch die indonesischen Meerengen Lombok, Sunda und Malakka verlaufen, und gefragt, ob der Welt die strategische Bedeutung Indonesiens eigentlich bewusst sei.⁴ Sadewas Bemerkung vom 22. April griff diesen Gedanken schlussendlich auf und übersetzte ihn in einen konkreten fiskalpolitischen Vorschlag. Damit stellt sich die Frage, ob eine solche Maut völkerrechtlich überhaupt denkbar wäre, wie sich der Vorstoß in die außenpolitische Positionierung Indonesiens einordnen lässt und was dies letztlich für Deutschland und Europa bedeutet.

* Dr. Deniz Kocak ist wissenschaftlicher Koordinator des Interdisziplinären Forschungsschwerpunkts Maritime Sicherheit (iFMS) an der Helmut-Schmidt-Universität/Universität der Bundeswehr Hamburg und wissenschaftlicher Mitarbeiter am GIDS. Er forscht und berät zu maritimer Sicherheit im Indo-Pazifik, maritimer kritischer Infrastruktur, Sicherheitsgovernance und Resilienz. Seine Promotion in Politikwissenschaft erfolgte an der FU Berlin.

1 Siwi 2026.

2 Strangio 2026a.

3 Pei/Nugraha 2026; Liliansa 2026.

4 Ang 2026.

2 Die Straße von Malakka als strategischer Knotenpunkt

Die Straße von Malakka verbindet den Indischen mit dem Pazifischen Ozean und bildet die kürzeste Seeroute für den Handel Ostasiens mit Europa, dem Nahen Osten und Afrika. Sie zählt gemeinsam mit der Straße von Gibraltar zu den wichtigsten Meerengen der Welt und wird dem obersten Rang der globalen Choke Points zugeordnet, da ihre Blockade den maritimen Verkehr über erhebliche Distanzen umleiten und schwerwiegende Unterbrechungen der Lieferketten auslösen würde.⁵ Der Begriff der Blockade bezeichnet hierbei die anhaltende, militärisch erzwungene Sperrung der Meerenge.

An ihrer engsten Stelle, dem Phillips Channel südlich von St. John's Island, misst die Fahrrinne der Straße von Malakka lediglich rund 2,8 Kilometer und bündelt dennoch rund 30 Prozent des weltweiten Seehandels. Täglich passieren etwa 200 Schiffe die Meerenge, und 2025 überschritt die Gesamtzahl der Durchfahrten erstmals die Marke von 100.000.⁶ Hinzu kommt, dass über die Straße von Malakka ein Drittel des weltweit auf dem Seeweg transportierten Rohöls verschifft wird. Der Seetransport von Öl und Gas vom Persischen Golf nach Ostasien bildet die wichtigste maritime Versorgungslinie des indopazifischen Raums.⁷ Alternativrouten existieren zwar, sind aber mit Nachteilen verbunden. So eignet sich die Sundastraße wegen ihrer geringen Tiefe nicht für große Tanker. Ferner verlängern die Lombokstraße und die Makassarstraße die Fahrt nach aktuellen Schätzungen um rund 1.000 bis 1.500 Seemeilen und damit um drei bis fünf Tage, was die weltweiten Öl- und LNG-Märkte spürbar belasten würde.⁸ Für Japan und Südkorea, die den Großteil ihrer Energieimporte über die Straße von Malakka beziehen, würde eine solche Umleitung die Versorgungskosten erheblich in die Höhe treiben. Noch gravierender wären die Folgen jedoch für importabhängige und finanzschwächere Staaten wie beispielsweise die Philippinen oder Vietnam. Die erzwungenen Umfahrungen des Kaps der Guten Hoffnung seit den Houthi-Angriffen in der Straße von Bab al-Mandab machten bereits deutlich, welche Kosten solche Umleitungen verursachen.⁹ Allerdings ist China am stärksten auf diese Route angewiesen, da weit mehr als die Hälfte seiner Rohölimporte auf dem Seeweg die Straße von Malakka passieren. Diese strategische Herausforderung, die seit 2003 in chinesischen Strategiedebatten unter dem Begriff des „Malakka-Dilemmas“ diskutiert wird, wird dem damaligen Präsidenten Hu Jintao zugeschrieben. Die Debatte prägt bis heute das strategische Denken Pekings und spiegelt sich im Ausbau der Marine, in Überlandpipelines durch Myanmar und Pakistan sowie in Hafeninvestitionen entlang des Indischen Ozeans wider.¹⁰ Seit den 2010er-Jahren wird die Straße von Malakka in der sicherheitspolitischen Forschung daher als konstitutiver Bestandteil der indo-pazifischen Ordnung insgesamt geführt.¹¹

⁵ Wang/Du/Peng 2024; Rodrigue 2022: 17.

⁶ Strangio 2026a; Graham 2015: 20; Kocak 2025: 32.

⁷ Graham 2015: 20; Pei/Nugraha 2026.

⁸ Balci/Surucu-Balci 2026.

⁹ Pei/Nugraha 2026; Kocak 2025: 32.

¹⁰ Mallick 2025: 640; Baruah 2026: 115 f.

¹¹ Fau 2026: 289 f.

3 Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und Sicherheit

Die strategische Bedeutung der Straße von Malakka reicht weit über den indo-pazifischen Raum hinaus und betrifft unmittelbar auch die deutsche Wirtschaft. Über 80 Prozent des Welthandels nach Volumen werden auf dem Seeweg abgewickelt, und für Deutschland als eine der führenden Exportnationen gilt das in besonderem Maße: Exporte der Automobil-, Maschinenbau- und Chemieindustrie in die ASEAN-Staaten, nach China, Japan und Südkorea hängen an der Passage durch die Straße von Malakka. Eine Blockade oder eine erzwungene Umleitung der Straße von Malakka hätte daher unmittelbare Auswirkungen auf den Handel mit Ost- und Südostasien. Die Bundesregierung hat diese Abhängigkeit erkannt und in ihren Indo-Pazifik-Leitlinien vom September 2020 die Freiheit der Seewege als deutsches Sicherheitsinteresse benannt.¹²

Sichtbar wurde dieser Anspruch zunächst mit der rund siebenmonatigen Ausbildungs- und Präsenzfahrt der Fregatte „Bayern“ von August 2021 bis Februar 2022, mit der nach knapp zwei Jahrzehnten erstmals wieder ein deutsches Kriegsschiff im pazifischen Raum agierte. Eine Verstetigung erfuhr dieses Engagement mit dem Indo-Pacific Deployment 2024, in dessen Rahmen die Fregatte „Baden-Württemberg“ und der Einsatzgruppenversorger „Frankfurt am Main“ vom 7. Mai bis zum 1. Dezember 2024 etwa 45.000 Seemeilen zurücklegten, an der US-Großübung RIMPAC sowie an der Sanktionsüberwachung gegenüber Nordkorea teilnahmen und mit der Durchquerung der Taiwanstraße zum ersten Mal seit 22 Jahren dort eine maritime Präsenz zeigten.¹³

4 Die Mautfrage im Rahmen der maritimen Ordnung

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) wurde 1982 verabschiedet und trat 1994 in Kraft. Es bildet bis heute den maßgeblichen Rechtsrahmen für die Nutzung der Weltmeere und regelt in Teil III das Regime internationaler Meerengen.¹⁴ Grundlage dieses Regimes ist das Recht auf Transitdurchfahrt, das allen Schiffen eine ungehinderte Passage durch Meerengen garantiert, die der internationalen Schifffahrt dienen.¹⁵ Anrainerstaaten dürfen diese Durchfahrt weder aussetzen noch durch nationale Regelungen faktisch erschweren.¹⁶ Eine Mauterhebung allein für die Passage ist mit diesem Grundsatz nicht vereinbar, denn sie würde die freie Nutzung der Meerenge in eine konditionierte Leistung verwandeln und damit jene Balance stören, die UNCLOS zwischen den Interessen der Anrainer- und der Nutzerstaaten herzustellen versucht. Das Verbot einer solchen Maut hängt nicht ausschließlich von der Transitregelung ab, da Artikel 26 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen bereits Gebühren verbietet, die ausschließlich für die Durchfahrt durch das Küstenmeer erhoben werden, und Gebühren nur für tatsächlich erbrachte Dienstleistungen zulässt. Es gilt somit unabhängig davon, welche Transitregelung im Einzelfall Anwendung findet. Darüber hinaus verpflichtet Art. 43 UNCLOS beide Seiten zur Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Navigationshilfen und Sicherheitseinrichtungen, womit die Kosten

¹² Bundesregierung 2020: 11.

¹³ Kirchberger 2025: 174 ff.

¹⁴ UNCLOS 1982: Art. 37–44.

¹⁵ Zum Regime der Transitdurchfahrt nach Teil III SRÜ, siehe Jia 2017: 287–300.

¹⁶ UNCLOS 1982: Art. 38 und 42.

der Aufrechterhaltung freier Schifffahrt als gemeinschaftliche Aufgabe und nicht als einseitige Belastung der Durchfahrenden konzipiert sind. Die finanziellen Lasten der Anrainerstaaten steigen zwar mit wachsendem Verkehr, doch UNCLOS sieht keine Mechanismen zur Kostendeckung vor, sondern setzt auf internationale Kooperationsvereinbarungen. Diese Position wird auch von der International Maritime Organization (IMO) geteilt, welche im April 2026, mit Blick auf die iranischen Pläne in der Straße von Hormus, erklärte, dass kein internationales Abkommen die Einführung von Mautgebühren für die Durchfahrt durch internationale Meerengen erlaube und Teherans Entscheidung einen gefährlichen Präzedenzfall schaffen würde.¹⁷

Die Bestimmungen des Transitdurchfahrtsregimes sind dementsprechend verbindliche Rechtspflichten, deren Nichteinhaltung dem obligatorischen Streitbeilegungsverfahren unter UNCLOS unterliegt. Ein Verstoß bliebe also nicht folgenlos, zumal das Seerechtsübereinkommen für internationale Meerengen ein eigenes Rechtsregime geschaffen hat, das sich grundlegend von der Regulierung künstlicher Wasserstraßen unterscheidet. Kanäle wie Panama und Suez wurden als Infrastruktur innerhalb eines einzelnen Staatsgebiets errichtet und dürfen deshalb Gebühren erheben. Natürliche Meerengen unterliegen dagegen dem Transitdurchfahrtsregime, das Abgaben für die bloße Passage nicht vorsieht.¹⁸ Diese Auslegung wird auch in der indonesischen Fachdebatte selbst vertreten. So betont der indonesische Völkerrechtler Afriansyah, dass die Straße von Malakka keine Mautstraße sei. Sie unterliege dem Grundkompromiss des modernen Seerechts, demzufolge Küstenstaaten eine erweiterte Anerkennung ihres Küstenmeers und ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) erhielten, während die internationale Gemeinschaft im Gegenzug den gesicherten Durchfahrtszugang behielt.¹⁹ Eine Abgabe allein für das Passieren wäre nach dieser Lesart rechtlich, diplomatisch wie ökonomisch kaum tragfähig.

Des Weiteren besitzt der rechtliche Rahmen von UNCLOS für Indonesien selbst eine erhebliche historische Tragweite. Der jahrzehntelange Kampf um die internationale Anerkennung als Archipelstaat, angefangen mit der Djuanda-Doktrin von 1957 über das Gesetz Nr. 4 von 1960 bis hin zur Ratifizierung von UNCLOS im Dezember 1985 durch Indonesien, fand erst mit dem Seerechtsübereinkommen seinen Abschluss.²⁰ Das Abkommen gab Indonesien mehr als drei Millionen Quadratkilometer Archipel- und Binnengewässer, dazu eine 200-Seemeilen-AWZ sowie einen Festlandsockel und verwandelte eine durch offene internationale Gewässer getrennte Inselgruppe in den einheitlichen Archipelstaat, der Indonesien heute ist. Der indonesische Außenminister Sugiono verwies auf genau diesen Zusammenhang, als er Sadewas Äußerungen korrigierte. Auch die Völkerrechtlerin Liliansa²¹ argumentiert, dass eine einseitige Mauterhebung diejenige rechtliche Grundlage untergraben würde, auf der Indonesiens eigener territorialer Status beruht.

¹⁷ Strangio 2026a.

¹⁸ Rodrigue 2022: 17.

¹⁹ Afriansyah 2026.

²⁰ Anwar 2022: 117 f.

²¹ Liliansa 2026.

5 Indonesiens Anspruch auf strategische Relevanz

Der Vorstoß des indonesischen Finanzministers Sadewa fiel jedoch nicht in ein Vakuum. Er fügt sich in die außenpolitische Agenda Präsident Prabowo Subiantos ein, Indonesien als relevanten Akteur im internationalen System zu verorten. Der Finanzminister erklärte ausdrücklich, seine Überlegung stehe im Einklang mit der Anweisung des Präsidenten, wonach Indonesien kein Randstaat sei und mit all seinen Ressourcen offensiver denken müsse.²² Tatsächlich kontrolliert Indonesien als größter Archipelstaat der Welt einige der wichtigsten Schifffahrtswege der Erde und hat diese geografische Lage wiederholt als außenpolitische Ressource verstanden. Das Konzept der weaponized interdependence nach Farrell und Newman²³ beschreibt eben jene Fähigkeit von Staaten, ihre Position in globalen Netzwerken als Druckmittel einzusetzen. Einer der von Farrell und Newman identifizierten Mechanismen ist der sogenannte Choke-Point-Effekt, also die Fähigkeit, den Fluss kritischer Güter oder Informationen an den Engstellen des Netzwerks zu begrenzen oder zu unterbrechen. Indonesiens Lage an einem der wichtigsten Knotenpunkte des globalen Seehandels bietet genau eine solche Möglichkeit.

Sadewas Mautvorschlag und die damit verbundene Überlegung, Indonesiens strategische Lage gezielt einzusetzen, lassen sich nur schwer mit Indonesiens etabliertem Selbstverständnis als stabilisierende Mittelmacht vereinbaren, das auf ASEAN-Zentralität und multilaterale Kooperation gestützt ist. Die rasche offizielle Korrektur durch den indonesischen Außenminister weist darauf hin, dass Jakarta sich der Risiken bewusst ist. Zugleich hat die Äußerung von Sadewa einen innenpolitischen Hintergrund. Da die indonesische Zentralbank ihre Prognose für das Leistungsbilanzdefizit 2026 auf 0,5 bis 1,3 Prozent des BIP ausweitete und somit gleichzeitig ein Haushalts- und ein Leistungsbilanzdefizit auftrat, steht die indonesische Regierung unter Druck, neue Einnahmequellen zu erschließen.²⁴ Darmawan und Bradford²⁵ haben dargelegt, dass Indonesien trotz seines langen Küstenabschnitts an der Straße von Malakka weit weniger Einnahmen aus dem Transitverkehr erzielt als Singapur und Malaysia, deren Häfen den Großteil der maritimen Dienstleistungen für die durchfahrenden Schiffe erbringen. Der Ausbau der eigenen Hafeninfrastruktur und maritimer Serviceleistungen wie Lotsen-, Reparatur- und Versorgungsdienste böte jedoch einen nachhaltigeren Weg, die wirtschaftlichen Erträge der strategischen Lage deutlich zu steigern. Ob es sich daher bei Sadewas Aussage um einen Testballon, um Agenda Setting oder um einen vorrangig innenpolitisch motivierten Vorstoß handelte, lässt sich derzeit nicht abschließend klären.

6 Regionale Reaktionen

Die Reaktionen der Nachbarstaaten auf Sadewas Vorstoß fielen rasch und deutlich aus. Singapurs Haltung war von Anfang an unmissverständlich: Außenminister Vivian Balakrishnan stellte bei einem CNBC-Auftritt klar, dass der Transit ein für alle geltendes Recht sei und Singapur sich an keinem Versuch beteiligen werde, die Durchfahrt zu

²² Siwi 2026.

²³ Farrell/Newman 2019.

²⁴ Pei/Nugraha 2026.

²⁵ Darmawan/Bradford 2026.

unterbinden oder Gebühren zu erheben. Diese Botschaft habe Singapur auch ausdrücklich nach Peking und Washington übermittelt.²⁶ Als weltweit größter Umschlag- und Schiffsbetankungshafen, den jährlich über 130.000 Schiffe anlaufen, hat der Stadtstaat ein unmittelbares Interesse an der freien Durchfahrt.²⁷

Malaysia reagierte auf Sadewas Äußerung ablehnend, wählte aber einen anderen Ton. Außenminister Mohamad Hasan betonte, ein solcher Schritt erfordere die Kooperation aller Anrainerstaaten und könne nicht im Alleingang erfolgen. Malaysias Transportminister Loke Siew Fook bekräftigte seinerseits das Bekenntnis seines Landes zur Freiheit der Schifffahrt.²⁸ Kuala Lumpur kritisierte vor allem, dass der Vorstoß nicht abgesprochen war, denn die Sicherung der Straße von Malakka beruht seit Jahrzehnten auf einem multilateralen Kooperationsrahmen. Die drei Anrainerstaaten Singapur, Malaysia und Indonesien verwalten die Meerenge seit 1971 über die Tripartite Technical Experts Group (TTEG) und den Cooperative Mechanism on the Straits of Malacca and Singapore (SOMS), eine Zusammenarbeit, die über die Jahrzehnte Navigationshilfen, hydrografische Vermessungen und die Einrichtung von Meldepflichten für Gefahrguttransporte ermöglicht hat.²⁹

Thailands Reaktion unterschied sich von den Anrainerstaaten der Straße von Malakka dahingehend, dass Bangkok die Debatte nutzte, um ein seit Langem diskutiertes Infrastrukturprojekt wieder ins Gespräch zu bringen. So erklärte Vizepremierminister Phiphat Ratchakitprakarn, Thailand werde den Bau einer Landbrücke beschleunigen, welche die Häfen am Golf von Thailand und an der Andamanensee durch ein Straßen- und Schienennetz miteinander verbinden solle. Das Projekt mit einem geschätzten Volumen von einer Billion Baht (rund 31 Milliarden US-Dollar) könnte die Transitzeit um vier Tage verkürzen und die Frachtkosten um 15 Prozent senken.³⁰ Es handelt sich bei diesem Vorhaben jedoch letztlich um eine Variante des seit Jahrzehnten diskutierten Kra-Kanal-Projekts, das den Isthmus von Kra durchschneiden und eine Alternative zur Straße von Malakka schaffen sollte. Der Konflikt am Persischen Golf habe die Vorteile der Kontrolle über eine alternative Transportroute verdeutlicht, so Ratchakitprakarn.³¹ Ob dieser Plan jemals realisiert wird, bleibt offen.

7 Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen für die deutsche Politik

Für die deutsche Politik lassen sich aus der Debatte über eine mögliche Maut in der Straße von Malakka mehrere Anknüpfungspunkte ableiten. Singapur hat sich in der Mautdebatte am deutlichsten gegen jede Einschränkung der freien Durchfahrt positioniert, was angesichts seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Transitverkehr wenig überrascht. Indonesiens rasches Abrücken von der Überlegung einer Mauterhebung zeigt, dass Jakarta an seiner UNCLOS-Bindung festhält. Die wachsenden

²⁶ Strangio 2026a.

²⁷ Ang 2026; Pei/Nugraha 2026.

²⁸ Ang 2026; Liliansa 2026.

²⁹ Liliansa 2026; Ba 2018: 255; Maritime and Port Authority of Singapore o. D.

³⁰ Ang 2026.

³¹ Strangio 2026b; Ang 2026.

haushaltspolitischen Zwänge legen allerdings nahe, dass dieses Bekenntnis mittelfristig leichter aufrechtzuerhalten ist, wenn Indonesien aus seiner Anrainerlage auch wirtschaftlich stärker profitiert.

Hier bietet sich ein Anknüpfungspunkt, der bereits in Indonesien selbst thematisiert wird. Demnach könne das Land legitime, ökonomische Spielräume aus seiner Anrainerlage gewinnen, sofern dies über konkret erbrachte Leistungen erfolge, etwa Navigationshilfen oder technische Unterstützung bei der Durchfahrt, die auch mit UNCLOS in Einklang stehen.³² Darmawan und Bradford³³ haben diese Überlegung dahingehend konkretisiert, dass Indonesien seine relativen Vorteile, darunter niedrigere Arbeitskosten und einen großen lokalen Arbeitskräftepool im maritimen Sektor, gezielt für den Ausbau von Serviceleistungen in der Meerenge nutzen könnte. Genau hier kann eine deutsche und europäische Strategie ansetzen. Verstärkte Investitionen, Technologiepartnerschaften und eine engere Zusammenarbeit beim Infrastrukturausbau könnten Indonesien wirtschaftlich stärker einbinden und so dazu beitragen, Jakarta in einer regelbasierten Ordnung zu verankern. Zugleich käme eine solche Politik Indonesiens Anspruch auf größere regionale Geltung politisch wie wirtschaftlich entgegen. Sofern eine solche wirtschaftliche Einbindung Indonesiens tatsächlich stabilisierend wirken soll, wäre sie auf europäischer Ebene durch die zeitnahe Ratifizierung und Umsetzung des im September 2025 ausgehandelten Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA) und des begleitenden Investment Protection Agreement (IPA) zu ergänzen, deren Inkrafttreten im ersten Quartal 2027 beabsichtigt ist.³⁴

Die europäische maritime Sicherheitspolitik hat sich seit Mitte der 2010er-Jahre spürbar weiterentwickelt. Die deutschen Indo-Pazifik-Leitlinien von 2020, die EU-Indo-Pazifik-Strategie von 2021, die überarbeitete EU Maritime Security Strategy von 2023 und die seit 2024 laufende Operation Aspides im Roten Meer dokumentieren ein gestiegenes Bewusstsein für den Schutz offener Seewege. Krause und Bruns hatten 2015 auf den damaligen Rückstand der europäischen sicherheitspolitischen Debatte in maritimen Fragen hingewiesen.³⁵ Dieser Rückstand ist inzwischen geringer, mit Blick auf den Indo-Pazifik aber nicht aufgeholt. Die Sicherung der Freiheit der Schifffahrt in der Region beruhte historisch auf US-amerikanischer Vormachtstellung und multilateraler Kooperation der Anrainer. Doch Washington verfolgt einen zunehmend transaktionalen Kurs. China wiederum baut seine maritime und politische Macht aus und versucht seine Ansprüche im Süd- und Ostchinesischen Meer offensiv durchzusetzen. Die südostasiatischen Anrainer sind diesen Entwicklungen einzeln kaum gewachsen. Ob Deutschland und Europa in solchen Debatten künftig als relevante Gesprächspartner wahrgenommen werden, hängt davon ab, ob ihre Präsenz in der Region mit ihren strategischen Interessen Schritt hält.

³² Afriansyah 2026.

³³ Darmawan/Bradford 2026.

³⁴ D'Ambrogio 2025.

³⁵ Krause/Bruns 2015: 4 f.

Literaturverzeichnis

- Afriansyah, Arie (2026). „Jangan keliru membaca Selat Malaka.“, in: KOMPAS 61 (294), S. 6.
- Ang, Angelica (2026): The Iran war is pushing Southeast Asia to debate the once unthinkable: Whether ships will need to pay to transit the Strait of Malacca, in: Fortune vom 23.04.2026, <https://fortune.com/2026/04/23/iran-war-strait-malacca-singapore-malaysia-indonesia-thailand-hormuz-tolls/>, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- Anwar, Dewi Fortuna (2022): ASEAN Centrality. Opportunities and Challenges, in: Srabani Roy Choudhury (Hg.), The Indo-Pacific Theatre. Strategic Visions and Frameworks, Routledge: London, S. 155–170.
- Ba, Alice D. (2018): Governing the Safety and Security of the Malacca Strait. The Nippon Foundation between States and Industry, in: Journal of Contemporary Asia 48 (2), S. 252–277.
- Balci, Gokcay/Surucu-Balci, Ebru (2026): Could the Strait of Malacca be the next global flashpoint?, in: The Conversation vom 30.04.2026, <https://theconversation.com/could-the-strait-of-malacca-be-the-next-global-flashpoint-281190>, zuletzt aufgerufen am 18.09.2026.
- Baruah, Darshana M. (2026): Securing Sea Lanes: Maritime Choke Points in the Indian Ocean Region, in: Strategic Dossiers 4 (1), S. 112–125.
- Bundesregierung (2020): Leitlinien zum Indo-Pazifik, Auswärtiges Amt: Berlin.
- D’Ambrogio, Enrico (2025): The EU-Indonesia Comprehensive Economic Partnership Agreement (CEPA), EPRS Briefing PE 782.584, European Parliamentary Research Service: Brüssel.
- Darmawan, Aristyo Rizka/Bradford, John (2026): How Indonesia can legally increase revenue from the Malacca Strait, in: Asia Maritime Transparency Initiative vom 01.05.2026, <https://amti.csis.org/how-indonesia-can-legally-increase-revenue-from-the-malacca-strait/>, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- Farrell, Henry/Newman, Abraham (2019): Weaponized Interdependence. How global economic networks shape state coercion, in: International Security 44 (1), S. 42–79.
- Fau, Nathalie (2026): The Strait of Malacca: An International Waterway and an Inland Sea?, in: Catherine Roche, Frédéric Davansant, Christophe Gibout und François H. Guiziou (Hgg.), International Straits: A Multidisciplinary Approach, Brill/Nijhoff: Leiden, S. 289–316.
- Graham, Euan (2015): Maritime Security and Threats to Energy Transportation in Southeast Asia, in: The RUSI Journal 160 (2), S. 20–31.
- Jia, Bing Bing (2017): Straits used for international navigation, in: Alexander Proelß (Hg.), United Nations Convention on the Law of the Sea. A Commentary, C. H. Beck: München, S. 272–333.
- Kirchberger, Sarah (2025): Die Indo-Pazifik-Einsätze europäischer Marinen im Jahr 2024. Rückblick und Bewertung, in: SIRIUS – Zeitschrift für Strategische Analysen 9 (3–4), S. 170–182.
- Kocak, Deniz (2025): Maritime Choke Points: Drehkreuze des globalen Seehandels und der internationalen Sicherheit, in: Marine Forum 2025 (1/2), S. 31–33.
- Krause, Joachim/Bruns, Sebastian (2015): Introduction: the changing face of twenty-first-century naval strategy and maritime security, in: Joachim Krause und Sebastian Bruns (Hgg.), Routledge Handbook of Naval Strategy and Security, Routledge: London, S. 3–10.
- Liliansa, Dita (2026): A toll on Malacca Strait puts Indonesia’s own legal foundations at risk, in: The Interpreter vom 23.04.2026, <https://www.lowyinstitute.org/the->

- interpreter/toll-malacca-strait-puts-indonesia-s-own-legal-foundations-risk, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- Mallick, Priyanka (2025): India's maritime security dilemma and geopolitical competition in Indo-Pacific, in: *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs* 17 (4), S. 633–653.
- Maritime and Port Authority of Singapore (o. D.): Annex B, Factsheet on the Tripartite Technical Experts Group (TTEG), [https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdffdoc/20100603005/annex_b_-_factsheet_on_the_tripartite_technical_experts_group_\(tteg\).pdf](https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdffdoc/20100603005/annex_b_-_factsheet_on_the_tripartite_technical_experts_group_(tteg).pdf), zuletzt aufgerufen am 21.09.2026.
- Pei, Mia/Nugraha, Anita (2026): Indonesia's toll remarks for Malacca Strait draws attention to choke point risks, in: *Hellenic Shipping News* vom 27.04.2026, <https://www.hellenicshippingnews.com/indonesias-toll-remarks-for-malacca-strait-draws-attention-to-choke-point-risks/>, zuletzt aufgerufen am 21.09.2026.
- Rodrigue, Jean-Paul (2022): The Vulnerability and Resilience of the Global Container Shipping Industry, in: *Current History* 121 (831), S. 17–23.
- Siwi, Addin Anugrah (2026): Indonesia Floats Ship Tax in Malacca Strait as Singapore Defends Free Passage, in: *Jakarta Globe* vom 22.04.2026, <https://jakartaglobe.id/news/indonesia-floats-ship-tax-in-malacca-strait-as-singapore-defends-free-passage/>, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- Strangio, Sebastian (2026a): Indonesian Finance Minister Raises Possibility of Imposing Toll on Strait of Malacca, in: *The Diplomat* vom 23.04.2026, <https://thediplomat.com/2026/04/indonesian-finance-minister-raises-possibility-of-imposing-toll-on-strait-of-malacca/>, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- Strangio, Sebastian (2026b): Thailand to Accelerate Planning on 'Land Bridge' Project, Minister Says, in: *The Diplomat* vom 21.04.2026, <https://thediplomat.com/2026/04/thailand-to-accelerate-planning-on-land-bridge-project-minister-says/>, zuletzt aufgerufen am 02.05.2026.
- UNCLOS (1982): United Nations Convention on the Law of the Sea, 10.12.1982, Montego Bay.
- Wang, Xue/Du, Debin/Peng, Yan (2024): Assessing the Importance of the Marine Chokepoint: Evidence from Tracking the Global Marine Traffic, in: *Sustainability* 16 (1), 384.