



Foto: MoD Russland

Kalter Krieg, neu aufgelegt

Großmachtrivalität in der Arktis

Sidney E. Dean

Russische Spezialkräfte nutzen sogar Rentierschlitten

Der Klimawandel schafft in der Arktis Tatsachen. Bereits heute – zunehmend aber im Verlauf der nächsten Jahrzehnte – ermöglicht die schwindende Eisdecke den Zugang zu ergiebigen Rohstoffvorkommen; neue, durch Handels- und Kriegsschiffe befahrbare Wasserstraßen sind im Entstehen. Bereits seit einem Jahrzehnt sind die Nordwestpassage über die arktischen Litoralgewässer Nordamerikas und die Nordostpassage über Sibirien und Skandinavien im Sommer befahrbar. Prognosen hinsichtlich der fortschreitenden Eisschmelze lassen erwarten, dass bis zur Jahrhundertmitte auch das unmittelbare Polargebiet und damit die Zentralpassage für die Schifffahrt zugänglich wird. Die arktischen Küsten Russlands und Nordamerikas werden durch diese Entwicklung freigelegt. Dies hat sowohl wirtschaftliche als auch strategische Implikationen. Die Großmachtkonkurrenz in der Arktis verschärft sich bereits jetzt.

Russland

Den Anfang im „großen Spiel“ um die Arktis machte Russland; es ist nicht verwunderlich, dass Moskau damit unter den großen Mächten einen Vorsprung genießt. Andererseits ist Russlands Arktispolitik auch die umstrittenste. Bereits Ende 2001 reichte Moskau bei den

Vereinten Nationen einen offiziellen Antrag auf Anerkennung russischer Gebietsansprüche über den arktischen Festlandssockel einschließlich des Lomonossow- und des Mendelejew-Rückens ein. Dieser wurde aufgrund mangelnder Belege für den Anspruch abgewiesen, doch legte Russland Ende 2015 einen neuen Antrag vor, der Souveränitätsansprüche in bis zu 350 Seemeilen Entfernung von der eigenen Küste erhebt.

Russland erschließt systematisch die zugänglich werdenden Rohstoffvorkommen, sowohl auf dem arktischen Festland wie offshore. Auch die zivile und wirtschaftliche Infrastruktur der arktischen Küstenregion wird gefördert, unter anderem durch den Erwerb von schwimmenden Atomkraftwerken, um die Stromversorgung der Region auszubauen. Mit 25 Einheiten, davon sechs mit Atomtrieb, besitzt Russland seit Langem die welt-

Foto: US Air Force



US-Soldaten üben verstärkt in Alaska

größte Eisbrecherflotte; drei neue nuklear betriebene Eisbrecher werden derzeit erworben. Die Schiffe der URAL-Klasse gelten als die größten und stärksten Eisbrecher der Welt. Sie können Packeis mit einem Durchmesser von drei Metern bewältigen; damit kann die URAL-Klasse den größten Teil des arktischen Meeres befahren. Die Schiffe werden nach Aussage der russischen Regierung primär zur Erschließung neuer Rohstofffelder eingesetzt. Darüber hinaus soll mit dem Einsatz der Eisbrecher eine ganzjährige Nutzung der Nordostpassage durch Handelsschiffe gewährleistet werden. Vor allem die Erschließung der arktischen Öl- und Gasvorkommen wird von dieser Transitstraße abhängen. Aus Effizienzgründen sollen Raffinerien und Verflüssigungsanlagen direkt an der arktischen Küste eingerichtet werden. Die fertigen Produkte müssen ganzjährig per Tanker an ihre europäischen und ostasiatischen Abnehmer geliefert werden.

Neue militärische Priorität

Moskau baut allerdings auch gezielt die militärische Infrastruktur und Präsenz in der Arktis aus. Verteidigungsminister Sergei Schoigu bezeichnet dies als eine neue Priorität der russischen Streitkräfte, um russische Interessen in der Region zu wahren. Ein neues, TSK-gemeinsames strategisches Oberkommando für Nordrussland und die arktischen Gebiete wurde im Dezember 2014 aufgestellt. Dem Hauptquartier in Seweromorsk unterstehen die russische Nordmeerflotte, zwei motorisierte Infanteriebrigaden des Heeres sowie eine Brigade der Marineinfanterie, die 45. Luftflotte der Luftwaffe, sowie mit S-300 ausgerüstete Flugabwehr-Verbände und eine Küstenschutzartilleriebrigade mit 300 Kilometer reichenden Seezielflugkörpern.

Zahlreiche Standorte an der russischen Festlandküste und auf den sibirischen Inselgruppen – darunter 16 Tiefwasserhäfen sowie 13 bomber- und jagdflugzeugtaugliche Flugfel-



Ein russischer Fernbomber wird im Luftraum vor Alaska abgefangen

Foto: NORAD

der, die zum Teil nach Ende des Kalten Krieges geschlossen wurden – werden ausgebaut und modernisiert; neue Stützpunkte werden zusätzlich eingerichtet. Statische und bewegliche Sensornetze werden installiert, um ein präzises Lagebild in der gesamten Arktis zu erstellen. Im Kamtschatka und Murmansk angesiedelte Einsatzzentren für elektronische Kriegsführung mit einer Reichweite von 5.000 Kilometern sollen im Konfliktfall die gegnerische Kommunikation im Bereich der gesamten Arktis stören oder gänzlich blockieren.

Die Bodentruppenpräsenz wird wesentlich ausgebaut und übersteigt bei Weitem die dortige Truppenstärke während des Kalten Krieges. Neben den regulären Heeresbrigaden sollen nach Aussage des ehemaligen amerikanischen Marine-Staatssekretärs Richard V. Spencer 10.000 russische Spezialkräfte im Norden des Landes stehen. Seit 2016 führen russische Heerestruppen Luftlandeübungen in der Arktis durch. Sogar das mobile, atomwaffenfähige Raketen-System Iskander-M mit einer Reichweite von über 400 Kilometern wurde bereits im Rahmen von Übungen in der russischen Arktis eingesetzt.

Auch die Materialbeschaffung erfolgt mit Blick auf eine Verbesserung der bereits beachtlichen arktischen Operationsfähigkeit. Mit der neuen IVAN-PAPANIN-Klasse führt die russische Marine ein hochmobiles, arktisfähiges Kriegsschiff ein. Die auch als Projekt 23550

bezeichneten Schiffe mit einer Verdrängung von 7.000 Tonnen haben einen reduzierten Radarquerschnitt und stellen eine Kombination von Patrouillenfahrzeug und Eisbrecher dar. Die Einsatzreichweite beträgt 6.000 Seemeilen, die Einsatzdauer 60 Tage. Sie können Kalibr-Marschflugkörper mit einer Reichweite von 1.500 Kilometern gegen Landziele sowie einen U-Jagd-Hubschrauber vom Typ Kamov Ka-27 mitführen. Neben der Basiscrew können noch weitere 47 Soldaten – etwa Spezialkräfte oder Bedienungsmannschaften für unbemannte Systeme – eingeschifft werden. Nach Angaben des halbstaatlichen russischen Fernsenders RT können die Schiffe entweder eigenständige Einsätze durchführen oder anderen Kriegsschiffen einen Weg durch 1,5 Meter dickes Eis freimachen. Nach bisherigen Erkenntnissen ist vorerst nur der Erwerb von zwei Einheiten geplant. Ferner beschafft Russland neue Logistikschiffe der SWJOSDOTSCHKA-Klasse. Diese sollen allen russischen Flotten, einschließlich der Nordmeerflotte, zugeteilt werden; der Rumpf ist für den Einsatz in vereisten Gewässern ausgerichtet.

Mare Nostrum

Moskau bezeichnet diese Infrastruktur- und Stationierungsmaßnahmen als defensiv. Kaum zu übersehen ist aber, dass Russland hierdurch ein beachtliches Potenzial zur



Der Flugzeugträger USS THEODORE ROOSEVELT im Golf von Alaska

Foto: US Navy

Machtprojektion in die Tiefe der Arktis hinein gewinnt – eine Fähigkeit, die nicht zuletzt im Rahmen seiner sehr umfangreichen arktischen Territorialansprüche betrachtet werden muss. Die auf den russischen Inselgruppen Franz-Josef-Land, Nowaja Semlja, Sewernaja Semlja und Neu-Sibirien eingerichteten Stützpunkte werden es in den nächsten Jahrzehnten ermöglichen, eine ständige Militärpräsenz auch in den Arktisbereichen zu unterhalten, die von anderen Nationen beansprucht werden oder als extraterritorial gelten. Zudem wird die Unterbindung der Schifffahrt in künftig eisfreien Gewässern möglich. Dies steigert die Konfliktwahrscheinlichkeit mit Staaten, die Moskaus Anspruch auf ein arktisches Mare Nostrum nicht anerkennen.

Schließlich eignen sich die Stützpunkte als Sprungbett für Offensiveinsätze gegen Nordamerika oder Nordeuropa. Das Bedrohungsspektrum umfasst nicht nur, wie bisher, den Einsatz von Fernbomben, die künftig durch auf den Inseln stationierte Jagdflugzeuge begleitet werden könnten. Auch die Verlegung von Bodentruppen – ob Kommandosoldaten, Fallschirmjäger oder amphibische Truppen – wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zunehmend realisierbar. Eine Invasion Nordamerikas bleibt auch künftig eine unrealistische Vorstellung, doch könnte die kurzfristige Besetzung bestimmter Küstenstriche Alaskas oder Kanadas im Rahmen eines größeren Krieges einen bedeutenden Vorteil bringen, insbesondere wenn weitreichende mobile Raketenartillerie mitgeführt würde, die gegen US-amerikanische Luftwaffen- und Heeresstützpunkte in Alaska eingesetzt werden könnte. Auch die Besetzung Islands würde das Gleichgewicht im Rahmen eines Krieges gegen die NATO zugunsten Russlands verla-

gern. Alles in allem verfolgt Moskau eine langfristig ausgerichtete Strategie mit regionalen und überregionalen Implikationen, um die Vorherrschaft in der Arktis zu sichern.

Volksrepublik China

Die Volksrepublik China erhielt 2013 Beobachterstatus im Arktischen Rat. Seitdem versucht Peking gezielt, seine Position im hohen Norden auszubauen. Letztes Jahr wurde die erste offizielle Arktisstrategie des Landes veröffentlicht. Das Dokument stellt ausdrücklich fest, dass China keine Gebietsansprüche in der Arktis anstrebt – was ohnehin völkerrechtlich unmöglich wäre. Den geografischen Tatsachen zum Trotz beansprucht das Land jedoch den Status eines „arktischen Staates“. Vordergründig betont Peking wirtschaftliche Interessen in der Region. Das Strategiepapier zitiert ausdrücklich das Recht Chinas, als Vertragspartei der UN-Seerechtskonvention sowie des Spitzbergen-Abkommens (heute: Svalbard-Abkommen), wirtschaftliche Aktivitäten in der Arktis durchzuführen. Hier werden unter anderem die Beteiligung an einer international geregelten Fischerei sowie die Suche nach und Förderung von Rohstoffen aufgeführt.

Insbesondere bei der Rohstoffsuche gedeiht gegenwärtig die russisch-chinesische Zusammenarbeit in der Arktis. Diese besteht primär in der gemeinsamen Erschließung und Förderung von Rohstoffen im Rahmen von Joint Ventures oder chinesischer Investitionen in russische Firmen. Chinesische Banken finanzieren auch den Bau von Raffinerien und Erdgasverflüssigungsanlagen an der russischen Nordküste. Die Volksrepublik ist der bedeutendste Partner Russlands im Rahmen der wirtschaftlichen Erschließung der Arktis.

Ein besonders wichtiges Anliegen ist die Nutzung der arktischen Seewege als Handelsrouten. Peking spricht offiziell vom Konzept einer „arktischen Seidenstraße“, einem maritimen Handelsweg zwischen Pazifik und Atlantik. Langfristig setzt Peking auf eine eisfreie Passage durch die Zentralarktis; eine solche Handelsroute könnte die Transitzeit nach Europa oder zur Ostküste der Vereinigten Staaten um bis zu drei Wochen verkürzen. Die daraus resultierenden Einsparungen würden den chinesischen Kostenvorteil noch weiter steigern.

Das kurzfristige Augenmerk gilt den bereits jetzt im Sommer befahrbaren arktischen Küstengewässern. Der Eisbrecher XUE LONG passierte 2017 als erstes chinesisches Schiff die kanadische Nordwestpassage. Schwerpunktmäßig setzt die Volksrepublik allerdings auf die Nordostpassage entlang der sibirischen Küste. Im Mai gab Chinas größte Reederei COSCO die Absicht bekannt, diese Strecke verstärkt zu nutzen. Für den Warentransport nach Europa werden so, im Vergleich zur bisherigen Route durch Indischen Ozean und Suezkanal, zehn Tage eingespart.

Strategische Absichten?

Peking bemüht sich allerdings nicht nur um Russland, sondern versucht auch intensiv, die Beziehungen zu den kleineren Arktisanrainern zu vertiefen. Einerseits setzt China auf die wissenschaftliche Zusammenarbeit. Ständige chinesische Forschungsstationen bestehen bereits auf Island und Spitzbergen. Daneben versucht Peking, die Präsenz in den nordeuropäischen Staaten durch seine Investitionsstrategie zu steigern. Diese umfasst unter anderem die Teilnahme an fünf verschiedenen



Foto: USCG

Bislang ist die US Coast Guard alleine für die Sicherung der nördlichen Gewässer der USA zuständig

Das russische Atom-Unterseeboot SEWERODWINSK ist mit Kalibr-Marschflugkörpern ausgestattet



Foto: MoD Russland

Bergbauprojekten auf Grönland sowie Infrastrukturhilfe in entlegenen Gebieten. Pläne für eine Satellitenkontrollstation auf Grönland wurden 2017 vorgestellt.

Westliche Kritiker erkennen hier das Ziel einer schleichenden Einflussnahme.

Die dänische Regierung blockierte aus diesem Grund den beabsichtigten chinesischen Kauf eines stillgelegten Militärflugplatzes auf Grönland. Auch der geplante chinesische Erwerb von zwei Häfen auf Island und einem in Nordnorwegen könnten letztendlich aus Sicherheitsbedenken durch die jeweiligen Regierungen verhindert werden.

Der im Mai dieses Jahres herausgegebene China-Bericht des Pentagons zitiert Bedenken des US-Verteidigungsministeriums, dass Pekings Forschungsstationen sowie die neun arktischen Forschungsreisen des Eisbrechers XUE LONG auch einen militärischen Nutzen haben könnten. Ausdrücklich wird die Möglichkeit postuliert, dass die gewonnenen hydrographischen Daten die Entsendung atomar bewaffneter chinesischer Unterseeboote in die Arktis erleichtern könnten. Eine solche Präsenz würde das strategische Gleichgewicht zwischen den USA und China verschieben.



Der Nagurskoje-Militärkomplex ist das größte Bauwerk der Arktis

Foto: MoD Russland

Die Tatsache, dass Peking 2016 den Bau von Patrouillenbooten, die vereiste Gewässer befahren können, in Auftrag gab, deutet ebenfalls auf ein zunehmendes militärisches Interesse an der Arktis hin. Die offizielle Arktisstrategie betont das starke Interesse Chinas an „der Navigationssicherheit auf den arktischen Schifffahrtsrouten“, wobei allerdings in Frage gestellt werden muss, welche Bedrohungen hier unter Umständen ein militärisches Geleit erforderlich machen würden. Sinnvoller im Kontext der Navigationssicherheit sowie der wirtschaftlichen Nutzung der Arktis wirkt der geplante Bau eines dritten schweren Eisbrechers, der im Gegensatz zur XUE-LONG-Klasse atomar angetrieben wird.

Vereinigte Staaten

Die amerikanische Arktispolitik ist weitgehend reaktiv. Erst die Erkenntnis, dass gegnerische Mächte durch ihre Arktisinitiativen das strate-

gische Gleichgewicht verlagern könnten veranlasste Washington, eigene Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die erste offizielle Arktisstrategie der US-Regierung wurde 2013 auf Initiative der Senatoren aus Alaska erstellt und war noch recht vage formuliert. Die 2016 gegen Ende der Regierung Obama erstellte zweite Strategie war bereits detaillierter.

Im Juni 2019 stellte das Pentagon nun die dritte Arktisstrategie vor, die die jüngsten Entwicklungen in der

Region berücksichtigt. Die „Wahrung nationaler Sicherheitsinteressen in der Arktis in einer Ära des strategischen Wettbewerbs“ wird stärker betont als in den vorhergehenden Dokumenten. Grundlage der Strategie ist die TSK- und behördenübergreifende Kooperation sowie die Zusammenarbeit mit Partnerländern, um gemeinsame Herausforderungen zu bewältigen. Ausdrücklich wird ein umfassender Bogen gespannt, der die Sicherheitslage in Europa, im indopazifischen Raum und in der Arktis einbezieht, um eine glaubwürdige Abschreckung zu wahren. Der Versuch einseitiger Veränderungen der regionalen Ordnung durch strategische Rivalen soll so blockiert werden, heißt es im Strategiedokument 2019.

Drei Maßnahmen werden aufgeführt, um die strategischen Ziele zu erreichen: Aufbau eines umfassenden Überwachungssystems, um eine ausreichende Kenntnis über die Lage in der Arktis zu gewährleisten; Ausbau der

Einsatzpräsenz und -fähigkeit der Sicherheitskräfte in dieser Region; Stärkung einer regelbasierten Ordnung in der Arktis.

Arktis als erste Verteidigungslinie

Führende Offiziere unterstreichen die neu erkannte strategische Bedeutung des hohen Nordens. „Die Arktis ist nun unsere erste Verteidigungslinie“, erklärte General Terrence O’Shaughnessy, Befehlshaber des für Nordamerika zuständigen, TSK-gemeinsamen Northern Commands. „Das US-Territorium ist nicht länger unantastbar.“

Langsam, aber stetig steigert das US-Militär die Präsenz in der Arktis beziehungsweise in Arktisnähe. Vier Staffeln mit F-22 und F-35, den modernsten Jagdflugzeugen der US Air Force, sind in Alaska stationiert. Die US Army unterhält derzeit eine einzige Infanteriebrigade, die vollständig für Einsätze unter arktischen Bedingungen ausgerichtet ist. Die Army verstärkt allerdings ihre 25.000 im nördlichsten Bundesstaat stationierten Soldaten (Aktive und Reservisten) mit der ständigen Stationierung von Jagdhubschraubern, bewaffneten UAV und luftbeweglichen Truppen. Die Kaltwetterausbildung bei der Army wird insgesamt verstärkt, während das US Marine Corps für den Einsatz als schnelle Eingreiftruppe im hohen Norden – sei es in Nordamerika oder in Skandinavien – vorbereitet wird.

Schiffe der US Navy sollen auch in absehbarer Zeit nicht in Alaska stationiert werden, erklärte Staatssekretär Spencer im Mai dieses Jahres. Es bestehen vorerst keine Pläne zum Bau der erforderlichen Hafeninfrastruk-

tur, vor allem, weil die Schiffe der gegenwärtigen Flotte nur begrenzt für den Einsatz in Gewässern mit Treibeis tauglich sind. Diese Fähigkeit wird allerdings bei der Planung künftiger Kriegsschiffsklassen berücksichtigt. Die Primärverantwortung für Navigationsicherheit und Lagekenntnis in den eigenen arktischen Gewässern bleibt vorerst bei der US Coast Guard, die jedoch nur während der eisfreien Monate eine Präsenz an der Nordküste Alaskas unterhält.

Allerdings beteiligt sich die Navy seit letztem Jahr an TSK-übergreifenden und multinationalen Übungen in der Arktis. Den Anfang machte die Flugzeugträgergruppe um die HARRY S. TRUMAN mit ihrer Teilnahme an der NATO-Übung Trident Juncture 2018. Es war die erste Entsendung eines US-amerikanischen Flugzeugträgers nördlich des Polarkreises seit 1991. Angesichts der Gefahr, dass Russland im Kriegsfall versuchen könnte, aus der Arktis heraus die nordatlantischen Verbindungswege zu kapfen, setzt Washington – in Verbindung mit den NATO-Partnern – einen neuen Schwerpunkt bei der Sicherung dieses Gebietes. Bereits seit 2015 baut das US-Militär gezielt die Infrastruktur auf dem ehemaligen Navy-Fliegerhorst Keflavik auf Island aus, um von dort aus Seefernaufklärer vom Typ P-8 einzusetzen. Während Großbritannien eine rotierende Präsenz von Abfangjägern auf der Insel unterhält, entsendet die US Navy regelmäßig Seefernaufklärer auf die Insel, um russische Flotten- und U-Bootbewegungen zu beobachten. Im August 2018 erfolgten Ausschreibungen für den Ausbau der Rollbahn und der Verladezonen, um künftig

auch die Nutzung des Flugplatzes durch Tankflugzeuge und Großraumtransporter zu ermöglichen.

Eisbrecher für die neue Front

Die neue Arktisstrategie erkennt, der Haltung des gegenwärtigen Präsidenten zum Trotz, ausdrücklich die Wahrscheinlichkeit an, dass der größte Teil der Arktis innerhalb der nächsten drei bis vier Jahrzehnte eisfrei sein könnte. Bis dahin bleibt allerdings der Einsatz von Eisbrechern notwendig, um die militärische Navigationsfreiheit sowie die zivile Navigationsicherheit in der Region zu wahren.

Obwohl die Navy und die US Coast Guard (USCG) seit einem Jahrzehnt die Notwendigkeit betonten, den Zugang zu den arktischen Gewässern zu gewährleisten, wurde die Beschaffung hochseefähiger Eisbrecher vernachlässigt. Derzeit besitzt die USCG mit der POLAR STAR lediglich einen einsatztauglichen schweren Eisbrecher für bis zu zwei Meter dickes Eis sowie einen mittleren Eisbrecher, die HEALY, der es mit bis zu 1,5 Meter dickem Eis aufnehmen kann. Beide Einheiten wurden vor mehr als 40 Jahren beschafft. Nach mehrjähriger Lobbytätigkeit der Küstenwache wurde 2018 endlich der Bau von drei neuen schweren Eisbrechern bewilligt. Das Typschiff dieser als Polar Security Cutter oder PSC bezeichneten Klasse soll voraussichtlich 2024 in Dienst gestellt werden. Als Vorlage für den PSC-Entwurf dient der künftige deutsche Eisbrecher POLARSTERN II. Nach Auslieferung des dritten PSC könnte die USCG auch drei mittlere Eisbrecher beschaffen. ■

*Eisbrecher und Forschungsschiff XUE LONG
2012 in der Arktis*

