

# Frischer Nordwind

Die USA, Russland und China definieren ihr Interesse an der Arktis neu

Joachim Weber

*In den vergangenen Jahren ist die Arktis immer mehr ins Blickfeld der Öffentlichkeit geraten. In einer losen Artikelfolge beschreibt das MarineForum die geopolitische Dynamik des hohen Nordens und die zukünftige Entwicklung der Region. In der ersten Folge werden die dortigen Interessen der drei Großmächte skizziert.*

Die Arktis hat seit jeher ihre politischen Konjunkturen. Über rund drei Jahrzehnte galt sie als eine Ausnahmeregion, weit entfernt von den Niederungen der Weltpolitik, in geradezu ewiger Friedfertigkeit erstarrt, so wie ihr ewiges Eis. Die arktische Einzigartigkeit, der *arctic exceptionalism*, hat lange und teilweise bis heute die Debatten im und über den hohen Norden geprägt. Verständlich, dass sich auch jetzt noch viele Leute im Norden schwer damit tun, diesen Zustand langsam verschwinden zu sehen. Doch nüchtern betrachtet ist die Denkfigur des *arctic exceptionalism* eher eine Ausnahme in der neuzeitlichen Geschichte des hohen Nordens, die keineswegs durch beständige Friedfertigkeit geprägt war. Eher kann man sagen: Die großen Mächte haben seit Langem auch in der Arktis Großmachtpolitik betrieben, und die Arktis war mehrfach und in steigender Intensität Schauplatz erbitterter Revier- und Konkurrenzkämpfe; sie ziehen sich durch das ganze 20. Jahrhundert. Heute ist weithin vergessen, dass schon im Ersten Weltkrieg die Mächte der Entente eine Versorgung Russlands mit Kriegsmaterial über die Arktis vornahmen. Nachdem das schwer zugängliche Archangelsk sich als hierfür ziemlich ungeeignet erwiesen hatte, wurde der Hafen von Murmansk aus dem Boden gestampft. Die zur Abfuhr der Kriegsgüter von dort an die Fronten benötigte Eisenbahnlinie wurde in regelrechter Sklavenarbeit von Gefangenen der Mittelmächte durch Taiga und Tundra gebaut;

28.000 von 70.000 der dafür völkerrechtswidrig eingesetzten Ungarn, Deutschen und Österreicher starben. Im Zweiten Weltkrieg steigerte sich die Intensität der Kämpfe in und um den hohen Norden gewaltig. Von der Besetzung Norwegens 1940 bis zur deutschen Kapitulation vollzog sich ein gewaltiges Ringen weniger um die Kontrolle von Rohstoffen, sondern wiederum und vor allem um die Kontrolle der *sea line of communication* nach Murmansk, über das unvorstellbare Mengen Kriegsmaterial an die Sowjets geliefert wurden. In erbitterten Geleitzugschlachten versuchten Kriegsmarine und Luftwaffe, mit U-Booten, Überwassereinheiten und Fernbomben diesen Versorgungsweg zu unterbrechen – vergeblich. Im Kalten Krieg blieb es in der Arktis genauso ruhig wie in anderen Regionen Europas, also auch hier von *exceptionalism* keine Spur. Der hohe Norden war in diesen Jahrzehnten das wohl größte, vor allem nukleare Pulverfass weltweit, denn für Moskau stellte angesichts schwer überwindbarer Meerengen an den Belten und am Bosphorus das Nordmeer das einzig verfügbare Ausfalltor in die Weiten des Nordatlantiks dar. Hier war folgerichtig nicht nur eine dreistellige Zahl von U-Booten und Überwasserschiffen beheimatet, sondern die Kola-Halbinsel wurde zum größten Stationierungsgebiet sowjetischer Kernwaffen. Neben zahlreichen taktisch-nuklearen Gefechtsköpfen lagen hier die geballten strategischen

Zweitschlagskapazitäten in Gestalt der sowjetischen SSBN-Flotte, die im sowjetisch kontrollierten Eismeer eine sichere Bastion, so der Name des Konzeptes, vorfinden sollten. Um diese zu schützen, wollte die UdSSR mit allen Mitteln und weit im Vorfeld von Barents- und Kara-See jegliche Aktivitäten feindlicher Kräfte unterbinden. Dazu wurde die gesamte sowjetische Eismeerküste mit einer großen Anzahl von Stützpunkten versehen, auch wenn diese bei rund 8.000 Kilometer Luftlinie nur eine Perlenschnur von Frühwarnsystemen und Luftabwehr bilden konnten.

Mit Ende des Kalten Krieges begann eine im Rückblick eher kurze Periode von Abrüstung und Entspannung, aus welcher das Bild von der nordischen Einzigartigkeit entsprang. Aber schon nach kaum zwei Jahrzehnten erhielt dieses schöne Bild vom konfliktfreien Norden erste Ris-







*Russischer Eisbrecher  
der ARKTIKA-Klasse*

se: Als die russische Tschilingarow-Expedition Anfang August 2007 in einer spektakulären Aktion durch zwei bemannte Tieftauchboote die Flagge der Russischen Föderation auf dem Meeresboden des geographischen Nordpols platzierte und damit eine symbolische Besitzergreifung vollzog, ging ein Aufschrei um die Welt. Obwohl völkerrechtlich ein Nullum, war der Westen durch die russische Aktion alarmiert. Es folgte dann bemerkenswert schnell die Ilulissat-Deklaration vom Mai 2008, mit der sich die arktischen Meeresanrainer, seitdem als Arctic Five (Kanada, USA, Russland, Norwegen und Dänemark wegen Grönland) titulierte, wechselseitig auf die Respektierung des internationalen Seerechts und die friedliche Konfliktbeilegung im Arktischen Ozean verpflichteten. Damit erreichten sie den schönen Nebeneffekt, alle anderen Staaten aus der Region herauszuhalten, denn das In-

ternationale Seerecht (UNCLOS) enthält zwar umfangreiche Regelungen zur Abgrenzung von Hoheitsgebieten und zur Beilegung von konkurrierenden Ansprüchen benachbarter Anrainer auf Meeresgebiete, ermächtigt diese aber in keiner Weise zu exklusiveren Ansprüchen auf sonstige Teile der Hohen See. Diese ist und bleibt legal das „gemeinsame Erbe der Menschheit“ und untersteht einem Regelwerk unter Aufsicht der Vereinten Nationen.

Nach einer Welle des Medienrummels und populärwissenschaftlicher Veröffentlichungen, deren Tenor meist die Warnung vor großen, heraufziehenden Konflikten im Kontext des arktischen Rohstoffreichtums war – der US Geological Survey hatte seine vage Schätzung von den 13 Prozent der globalen Öl- und 30 Prozent der globalen Gasvorkommen in der Arktis veröffentlicht – verebte

das öffentliche Interesse wieder. Doch die russische Annexion der Krim brachte nach 2014 Sorgen über Gefahren aus dem Osten wieder allerorten auf die Tagesordnung, so auch in der Arktis. Heute wird immer deutlicher: Weder das arktische Eis noch der arktische Friede sind ad infinitum garantiert. Beides scheint inzwischen in menschlicher Hand, das Schicksal der Natur wie auch das der Völker und ihres Zusammenlebens.

Aus guten Gründen ist der Klimawandel und das damit einhergehende Phänomen des abschmelzenden arktischen Eisschildes eine auch in den Medien konstant präsente Problematik. Und so sehr das Thema auch bis zum Überdruß strapaziert erscheint, so muss man doch klar konstatieren: In der Arktis ist der Klimawandel massiv, und er läuft mit der gut zweieinhalbfachen Geschwindigkeit ab im Vergleich zu anderen Regionen. Dies

hat mit einer Reihe von Faktoren zu tun, allen voran die Albedo des Eisschildes, denn die weiße Eisoberfläche reflektiert das Sonnenlicht, aber der dunkle Ozean schluckt es, und dadurch generiert sich ein Teufelskreislauf von Abschmelzen und weiter beschleunigter Erwärmung. Der Umfang der im Sommer noch eisbedeckten Flächen in der Arktis hat sich innerhalb weniger Jahrzehnte von durchschnittlich über sieben Millionen auf nur noch knapp über fünf Millionen Quadratkilometer reduziert. Es kann kein Zweifel bestehen, dass dieser Sachverhalt eine Realität mit potenziell schwerwiegenden ökologischen Folgen beschreibt und dass der gegenwärtige Trend dieses Wandels sogar für eine noch stärkere Dynamisierung spricht. Dies ist auch der größte Treiber für die politischen Veränderungen in der Arktis. Denn es steht ebenso außer Frage, dass sich mit der Eröffnung womöglich bald unkomplizierter und ganzjährig befahrbarer neuer Seewege in der Arktis auch sicherheitspolitische Implikationen ergeben. Hinzu kommt die erwähnte Unruhe zwischen West und Ost im Gefolge der ukrainischen Entwicklungen, und sodann spielen andere Verschiebungen im Gleichgewicht der führenden (See-)Mächte eine große Rolle.

Den an vielen Stellen diskutierten Fragen neuer Seewege kommt einige Bedeutung zu: Es liegt auf der Hand, dass mit einer erheblichen Reduktion des arktischen Eispanzers die Möglichkeiten einer Nutzung durch den Seeverkehr zunehmen, und zwar grundsätzlich auf drei Routen: Nordwest-, Nordost- und Transpolarpassage. Der Nordwest-Passage dürfte wenig Bedeutung zukommen. Was soll mit welchen Destinationen über den kanadischen Arktisarchipel in großen Mengen verschifft werden? Anders sieht es aus mit der Nordost-Passage oder auch Northern Searoute, welche in der Tat eine bedeutende Abkürzung der globalen Hauptschiffahrtswegen zwischen Asien und Europa darstellt. Gänzlich neu ist die transpolare Passage, die derzeit für kommerzielle Zwecke noch völlig undenkbar ist. Sollte aber der gegenwärtige Trend des Abschmelzens des nordischen Eisschildes anhalten, könnte die Polkalotte ab den 2030er-Jahren im Sommer eisfrei werden.

Welche Mächte sind derzeit in der Arktis relevant? Aus dem Kreis der Arktischen Fünf werden Dänemark und Norwegen zurückgestellt, weil sie eindeutig keine Großmächte sind, und auch Kanada nur kurz gestreift. Zwar ist das Land ein bedeutender arktischer Akteur und die Nordwest-Passage führt durch den kanadischen Archipel; das Land ist aber trotz starker arktischer Ambitionen von einer

Großmachtrolle immer noch und auch künftig weit entfernt. Daran ändert auch der Bau neuer kanadischer Arctic Offshore Patrol Vessel (AOPV), der mit großer Verspätung gestartet ist, fast gar nichts; diese sind eher symbolisch armiert. Das Typschiff der neuen HARRY-DE-WOLF-Klasse ist seit Ende 2019 im Probebetrieb. Mit dieser Klasse kann patrouilliert, jedoch keine Seeherrschaft ausgeübt werden. Es bleiben als machtpolitisch relevante Akteure Russland, die USA und die vor zwei Jahren per Selbsterklärung zum „Near-Arctic State“ ernannte Volksrepublik China, die zunehmend arktische Aktivitäten entfaltet.

Vereinfachend kann über diese drei Großmächte festgestellt werden, dass die USA nach langer Abstinenz im hohen Norden so etwas wie ein zumindest partielles arktisches Erwachen erleben. Weiterhin, dass die Russische Föderation trotz der an mancherlei Stelle bemühten Cassandra-Rufe zumindest in der Arktis als Bedrohung wohl über-, die Volksrepublik China in ihrer künftigen Rolle dagegen deutlich unterschätzt wird. Welche Beobachtungen und Annahmen diese Einschätzungen stützen, wird in den weiteren Folgen dieser Artikelserie näher beleuchtet, daher an dieser Stelle nur einige Bemerkungen: Die USA wurden noch vor Kurzem als einzig verbliebene Supermacht zutreffend in ihren arktischen Ambitionen als „bemerkenswert schwach“ beschrieben. Zur Überraschung mancher erwähnte selbst die National Defense Strategy der Vereinigten Staaten aus dem Jahr 2018 die Region nicht einmal. Inzwischen setzt ein Umdenken ein. Die Krisen in der Ukraine und Syrien sind als Beschleuniger eines arktischen Sinneswandels in den USA zu verstehen. Dies zeigt auch der nun tatsächlich begonnene Bau neuer Eisbrecher, aber auch Aktivitäten wie das NATO-Großmanöver Trident Juncture 2018 oder die erneute Gründung des für den Nordatlantik zuständigen 2<sup>nd</sup> Fleet Regional Command in Norfolk.

Russland als Adressat dieser Bemühungen wird gegenwärtig von den meisten westlichen Regierungen als Bedrohung wahrgenommen. Dies ist nachvollziehbar, denn die Annexion der Krim, der Krieg im Donbass, die Intervention in Syrien und das zeitweise säbelrasselnde Auftreten der Putin-Regierung haben in jüngeren Jahren erheblich zugenommen und sind nicht eben vertrauensbildend. Aber was ist die strukturelle Grundlage des Auftretens Moskaus im hohen Norden? Tatsache ist, dass die russische Föderation in nicht geringem Umfang Stützpunkte in der Arktis wiedereröffnet oder neu gebaut hat. Allerdings ist dabei noch

nicht das Niveau der Militarisierung zu Sowjetzeiten erreicht. Das Hafen- und Stützpunkt-Cluster um Murmansk und Seweromorsk bildet wie schon zu Sowjetzeiten das maritime Ausfallstor Russlands in Barentssee und Nordatlantik und beinhaltet die Zweitschlagkapazitäten der russischen SSBN-Flotte. Bei den meisten anderen Stützpunkten im Vorfeld von Russlands Küstenlinie handelt es sich um kleine Installationen. Vor allem aber ist Russland in einem bisher nicht gekannten Ausmaß auf neue Fördergebiete und Offshore-Vorkommen in seinem arktischen Küstensaum angewiesen. Die mit großem Nachdruck und hohem Mitteleinsatz vorangetriebene Erschließung der Jamal-Halbinsel mit dem Bau von Verflüssigungsanlagen und dem Exporthafen Sabetta zeigen die extreme Abhängigkeit der russischen Wirtschaft und des Staatshaushaltes von einer ungestörten Inwertsetzung dieser Ressourcen und dem dort generierten Cashflow aus dem Export der Hydrokarbonate. Politische Turbulenzen in dieser Region kann Russland nicht gebrauchen.

Der dritte, oft unterschätzte arktische Player sind die Chinesen, welche erst seit kurzer Zeit auf der Bühne sichtbar geworden sind. Im Januar 2018 erklärte sich China mit Veröffentlichung seines Arktis-Weißbuchs zum Near-Arctic State, obschon selbst die nördlichsten Grenzgebiete der Mandschurei noch rund 1.500 Kilometer vom Polarkreis entfernt sind und von chinesischen Häfen südlich von Wladiwostok bis in arktische Gewässer Tausende von Kilometern zurückzulegen sind.

China untermauert diesen Anspruch seit einigen Jahren durch gesteigerte Aktivitäten. Chinesisches Kapital ist auch stark beteiligt an der Erschließung der russischen Exportkomplexe für Flüssiggas. Während sich der Westen von diesen Aktivitäten inzwischen zurückgezogen hat, springen staatliche chinesische Investoren nur allzu gerne ein und halten jetzt eine umfangreiche Beteiligung von ca. 30 Prozent am 27 Milliarden Dollar teuren LNG-2-Projekt, das 2018 startete. Besonders negativ werden in westlichen Sicherheitskreisen die zunehmenden chinesischen Wirtschaftsaktivitäten in Island und Grönland aufgefasst. Hier ist die Gefahr gegeben, dass kleinere oder nach Unabhängigkeit strebende Entitäten sich auf Kooperationen mit einem Partner einlassen, dem sie in keiner Weise und schon gar nicht auf der Verhandlungsebene gewachsen sind. ■

Dr. Joachim Weber ist Senior Fellow am Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel.