

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 89 (2014)
Heft: 4

Artikel: Die Nordostpassage : profitabler als die Suezroute?
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716144>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Nordostpassage – profitabler als die Suezroute?

Arktis und Antarktis schaffen es seit wenigen Jahren fast täglich in die Schlagzeilen. Zuletzt im Januar 2014, als es darum ging, in der Antarktis festgefahrene Touristen mit chinesischen und amerikanischen Eisbrechern freizubekommen. Während die Antarktis am Südpol als 7. Kontinent dieser Erde gilt, kann die Arktis keinen Status als Kontinent beanspruchen. Sie ist vielmehr eine riesige Eiskappe im arktischen Ozean mit einer Vielzahl von grossen Inseln und einem ungeahnten Ressourcen-Potenzial.

OBERST I GST JÜRG KÜRSENER ZU MARITIMEN HERAUSFORDERUNGEN IM NORDEN

Die Arktis ist eine Region, die nördlich des Polarkreises liegt und Landmassen (Gebiete von Grönland, Nordnorwegen, Nordkanada, Island, Alaska, Inseln und Festland von Nordrussland, Finnland, Spitzbergen, Jan Mayen, Franz-Josef-Land usw.), Eismassen und Meere umfasst.

Zu den Meeren gehören der Arktische Ozean, die Barentssee, das Beaufort Meer und das Chukchi Meer mit einer Gesamtfläche von gegen 30 Mio km². Die durchschnittliche Tiefe des Arktischen Ozeans beträgt 1000 m. Der im südlicheren Teil gelegene Bereich der Arktis wird etwa auch als subarktische Region bezeichnet.

Die Arktis liegt somit nördlich des 66° 34' Breitengrades, wo die Sonne ab den Sonnenwenden nicht mehr auf- bzw. untergeht. Strategisch bedeutsame *Choke Points*

sind etwa: Beringstrasse, die kanadischen Königin-Elisabeth-Inseln in der Nordwest-Passage, das Gebiet um die russische Insel Novaja Semlya und die Neusibirischen Inseln (Nordpassage).

Der Arktische Rat

Die Region der Arktis gerät zunehmend in den Fokus zahlreicher Nationen und des öffentlichen Interesses. Der Arktische Rat nimmt sich der offenen Fragen dieser Region an. Er ist eine internationale Organisation, deren Zweck es ist, die Entwicklung und den Umweltschutz der Arktis nachhaltig anzusprechen und zu regeln. Er dient auch als informelles Organ für breitere Diskussionen.

Es sind nicht nur die acht Mitgliedstaaten des 1996 geschaffenen Arktischen Ra-

tes (USA, Kanada, Russland, Dänemark/Grönland, Norwegen als die «fünf Arktischen» und Anrainer an den Arktischen Ozean sowie Schweden, Island und Finnland als Staaten innerhalb des Polarkreises), sondern in zunehmendem Masse auch andere Staaten, die als Beobachter Interesse an der Arktis bekunden, um dort zumindest zu forschen.

Zu diesen gehören nicht überraschend China, Indien, Japan, Südkorea, Singapur und Italien, also auch Staaten, die über keine Landverbindung mit dem Arktischen Ozean verfügen. Die EU wartet noch immer auf diesen Status.

Von Seiten vieler NGO (so Tier- und Umweltorganisationen), industriell-kommerzieller Nutzer (Ölgesellschaften, Reedereien) und Touristikunternehmen werden ebenfalls engere Kontakte zum Arktischen Rat gesucht. Wie der jüngste Zwischenfall der Greenpeace-Aktivisten im arktischen Norden Russland allerdings zeigt, ist die Einbeziehung solcher Gruppen oft nur ein Lippenbekenntnis.

Der Arktische Rat trifft sich periodisch auch auf Ministerebene; zudem besteht seit einigen Jahren ein Gremium, in welchem sich auch die höchsten Militärs treffen. An der Arktiskonferenz 2013 im nordsibirischen Salekhard nahm sogar Präsident Putin teil, was die Bedeutung unterstreicht, welche Russland der Arktis zumindest. Damals hatte Schweden den Vorsitz, Kanada präsidiert den Arktischen Rat bis 2015, die USA werden dann bis 2017 übernehmen.

Das breite Interesse ist in erster Linie auf die klimatischen Veränderungen und deren Folgen zurückzuführen. Mit dem Rückgang der Eisschicht steigen die Chancen, neue Seewege für die zivile Schifffahrt



Der russische nuklear betriebene Eisbrecher «Yamal» der «Arktika»-Klasse. Verdrängung 23 400 Tonnen. Kann bis 100 Passagiere und Touristen mitführen.



Die Arktische Region

mit den neuen Schiffahrtswegen,
rechts die Nordpassage und links

nutzbar zu machen. Man erhofft sich durch die frei werdenden Zugänge eine bessere Erschliessung der vorhandenen riesigen Ressourcen.

Das Interesse an der Region ist in erster Linie wirtschaftlich begründet. Eng einhergehen, aus naheliegenden Gründen, militärische Interessen. Der Schutz von Seeverbindungswegen und/oder die Untermauerung von Ansprüchen zur Erforschung von Rohstoffen, Erdöl und Mineralien in der arktischen Region rufen nach entsprechenden militärischen Mitteln.

Dabei zeigt sich, dass die meisten Nationen derzeit nicht über ausreichende und geeignete Instrumente verfügen. Um den Zugang in diese Regionen sicherzustellen, sind noch immer Eisbrecher notwendig, welche meistens in den Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Küstenwachen fallen.

Hier zeigt sich, dass ausser Russland die meisten Anrainer Fähigkeitslücken aufweisen. Das wird nun realisiert, entsprechend werden neue Strategien und Bauprogramme lanciert.

Trotz dominierenden nationalen Ansprüchen, die zu Interessenkonflikten führen, wird mehrheitlich betont, dass man diese einvernehmlich zu lösen gedenkt. Der Arktische Rat, die *International Maritime Organization* (IMO) und das internationale Seerecht unter Ägide der UNO sollen die Gefässe sein, mit welchen die unzähligen offenen Fragen im Umgang mit der Arktis anzugehen sind.

Zu diesen gehören beispielsweise zahlreiche ungelöste Zwiste bezüglich Grenzziehungen. Die Grenze der Territorialgewässer von meist 12 Seemeilen (rund 20 km) ist weitgehend unbestritten.

Aber die Definition des Kontinentalsockels, der sogenannten 200 Seemeilengrenzen (360 km) zur ausschliesslichen wirtschaftlichen Nutzung durch den Anrainerstaat, die sogenannte Exclusive Economic Zone oder EEZ, ist nicht überall geklärt. Ebenso wenig wie die gemäss Artikel 76 des Internationalen Seerechtes in Einzelfällen mögliche Ausweitung der Souveränität auf bis zu 1100 km über den Kontinentalsockel.

entalsockel hinaus. Die Interpretation solcher Ansprüche erhitzt die Gemüter, geht es doch letztlich um den unmittelbaren «Reichtum» einer Nation.

Aktionen wie jene Russlands von 2007, als ein Uboot mit dem umstrittenen Setzen einer Flagge in 4200 m Tiefe am Nordpol symbolisch seine Gebietsansprüche in einem umstrittenen Gebiet geltend machte, tragen nicht eben zur Förderung eines einvernehmlichen Dialogs bei.

Diese Aktion ist im Zusammenhang mit russischen Ansprüchen auf das Lomonossov-Unterwassergebirge zu sehen. Diese bis zu 360 km an den Nordpol heranreichende Erhebung – so die russische Interpretation – sei eine natürliche Fortsetzung der sibirischen Landmasse, ergo falle es unter russische Jurisdiktion.

Verbindliche Resultate hat der Arktische Rat bisher einzig in den zwei Bereichen Hilfeleistung bei Unfällen (Search and Rescue) sowie in Teilbereichen des Schutzes der Umwelt (Marine Oil Pollution) erreicht.

Bereits im Kalten Krieg

Es ist nicht neu, dass Seestreitkräfte in der Region der Arktis aktiv sind. In diesem Gebiet fanden im Zweiten Weltkrieg beispielsweise die Landung der deutschen Wehrmacht in Nordnorwegen bzw. zahlreiche Geleitzugschlachten auf dem Weg der alliierten Konvois nach Murmansk statt.

Bereits kurz nach dem Krieg testeten die USA in der Operation «Frostbite» die Möglichkeit, Flugzeugträger unter den harschen Bedingungen der arktischen Region einzusetzen.

Damals entsandten sie die USS *Midway* in die Davisstrasse, welche die waghalsigen Übungen zwar einigermassen erfolgreich bestand. In der Folge verzichtete man allerdings auf solche Einsätze. 1951 unterstützten über 50 Schiffe des Militärischen Transportkommandos den Bau und die Erweiterung der *Thule Air Force Base* auf Grönland.

Im Kalten Krieg war die Arktis Schauspielplatz von unzähligen Unterseebootoperationen. Sie war Rückzugsgebiet für die ballistischen Lenkwaffenboote, insbesondere für jene der UdSSR. Die Arktis war – und ist es bis heute – auch Ziel von unzähligen Forschungsprojekten, die wiederholt aus gemischten Teams von Zivilisten und Militärs zusammengesetzt sind.



Bild: Xinhua

China, obwohl nicht Arktisanrainer und nicht Mitglied des Arktischen Rates, baut arktische Kapazitäten auf. Hier der 21 000 Tonnen grossen Eisbrecher «Xue Long».

Legendär war beispielsweise die Tauchfahrt zum und dann das Auftauchen des ersten atomgetriebenen amerikanischen Ubootes *USS Nautilus* am 3. August 1958 am Nordpol. Sie war damit das erste Schiff überhaupt, das den Nordpol erreichte. Es war der Beginn der Atomuboot-Zeit in der Arktis.

Neunzehn Jahre später (17. August 1977) erreichte mit dem sowjetischen nuklear getriebenen Eisbrecher *Arktika* erstmals ein Überwasserschiff den Nordpol. Aber auch andere Nationen beteiligten sich an diesem Wettbewerb; so erreichte 1991 der schwedische Eisbrecher *Oden* erstmals den Nordpol.

Nach dem Ende des Kalten Krieges gibt es noch immer Übungen westlicher Seestreitkräfte in der arktischen Region, wobei diese zum Teil gemeinsam mit Russland erfolgen. Das amerikanische *Military Sealift Command* versorgt noch immer die wichtige Basis von Thule auf Grönland, und für Unterseeboote ist die Arktis heute fast Routineübungs- und Einsatzgebiet.

Das Eis geht zurück

Klimatische Veränderungen eröffnen neue Möglichkeiten. Die Arktis umfasste bis vor wenigen Jahren noch rund 15 Mio. km² Eisfläche, 2012 waren es noch 4 Mio. km². Seit 1980 ist pro Jahr ein Rückgang von etwa 11% der Eisfläche festzustellen. Auch die Eisdicke nimmt ab, so umfasst das zwei- oder mehrjährige Eis nur noch etwa 10% der Gesamteisfläche.

Bis in 25 Jahren – andere Quellen sprechen vom Jahr 2030 oder sogar 2060 – soll die Arktis im Sommer sogar eisfrei sein. Der arktische Ozean wird damit zunehmend navigierbar. Die klimatischen Veränderungen in der Arktis eröffnen neue Möglichkeiten. Der Zugang zu neuen Öl-, Gas- und anderen Ressourcen wird frei oder einfacher. Der Arktis-Tourismus blüht.

Der Eindrückgang führt vor allem zu Schiffs Routen, die neu während der Sommermonate frei befahrbar sind. In besondere sind dies:

Die Nordwestpassage (NWP)

Erstmals war die NWP 2007 zeitweise eisfrei. Dieser neue Seeweg führt aus dem Nordwestatlantik durch kanadische Gewässer, entlang dem nördlichen Alaska in die Beringstrasse und in den Nordpazifik.

Die Strecke von Europa nach Japan verkürzt sich damit auf etwa 16 000 km, etwa 7000/4000 km weniger als die Strecke durch den Panamakanal (23 000 km) oder durch den Suezkanal (20 000 km). Der Zeitgewinn für Schiffe beträgt dabei zwischen 10 und 15 Tagen.

1957 hatten die USA die Nordwestpassage erstmals mit drei Einheiten der Küstenwache durchfahren.

Die Nordpassage (NP)

Sie wird gelegentlich auch als Nordostpassage bezeichnet. Erstmals war die NP 2008 zeitweise eisfrei. Dieser Seeweg führt entlang der nordrussischen Küste

und Sibiriens von Nordeuropa in die Beringstrasse und weiter in den Pazifik, bzw umgekehrt.

Für die 13 600 km lange Strecke werden in der Regel 26 Tage eingerechnet. Die Route durch den Suezkanal und die Malakastrasse würde demgegenüber 20 300 km betragen und 36 Tage benötigen.

Gemäss russischer Gesetzgebung wird diese Passage als Schifffahrtsweg von der Barentssee entlang des nördlichen eurasischen Kontinents bzw Sibiriens – der Insel Novaja Semlya, der Karasee bis zur Beringsee definiert, wobei der Seeweg innerhalb der EEZ verlaufe. Die arktische Region hier ist für Russland besonders wichtig, weil sie bis zu 20% des Bruttonproduktes generieren soll.

Nicht konfliktfrei

Diese Passagen sind nicht konfliktfrei. So beansprucht Russland die Nordpassage als souveränes Gebiet, die EU und die USA beanspruchen sie als internationale Schifffahrtsroute. Ähnlich steht es um die Nordwestpassage. Hier beanspruchen die USA die Passage als internationales, Kanada nur als nationales Gewässer.

Ab 2040 wird in beiden Passagen eine erhöhte Frequenz in den vier bis fünf Sommermonaten erwartet. Norwegische Studien meinen, dass 100 000 t Tanker und 5000 t Containerschiffe bereits ab 2015 in der NP zirkulieren könnten.

Im Hinblick auf diese Seewege werden Handels- und Containerschiffe zunehmend mit verstärkten Rümpfen gebaut, um ihnen eine beschränkte Autonomie in eisigen Gewässern zu erlauben. Bis 2013 haben gegen 100 Fahrten von Eisbrechern zum Nordpol stattgefunden, davon etwa 25% als Forschungsmissionen und rund 75% an Bord von russischen Eisbrechern im Rahmen von touristischen Fahrten.

Rohstoffe in der Arktis

In der Region der Arktis sollen 10% bis 15% der weltweit noch nicht genutzten Erdölreserven und 30% der weltweit noch nicht genutzten Erdgasvorkommen liegen. Dies entspreche bis zu 90 Mia. Barrel Öl und bis zu 1,7 Trillionen Kubikfuss Erdgas. Bis zu 84% der Vorkommen liegen offshore in einer Tiefe von bis zu 450 m. Zudem befinden sich in dieser Region bis zu 400 Öl- und Gasfelder an Land.

Die Region soll auch namhafte Mengen von anderen Rohstoffen aufweisen, nämlich Mangan, Kupfer, Kobalt, Diamanten, Gold, Nickel, Zink, Palladium, Seltene Erden und Aluminium.

Es folgen Hinweise auf ausgewählte Aktivitäten von Staaten des Arktischen Rates und Beobachtern belegen, welch grosse Beachtung diese der Region beimessen.

USA: Eigene Interessen

Die vorhandenen Mittel der USA, um in den harschen arktischen Regionen operieren zu können, sind noch bescheiden. Immerhin gibt es ein «Alaskan Command», dem allerdings nur wenige Stützpunkte (Barrow, Kodiak, Prudhoe Bay) und Verbände zur Verfügung stehen.

Die Herausforderungen sind erkannt. So hat Präsident Obama im Mai 2013 eine *National Strategy for the Arctic Region* unterzeichnet. Verteidigungsminister Hagel hat im November 2013 eine entsprechende *Arctic Defense Strategy* angekündigt.

Die Ziele dieser Strategien sind: Sicherstellung der US-Souveränität und der US-Interessen in der Region, verbesserte Wahrnehmung der Geschehnisse in der Region, sorgfältige Entwicklung der Fähigkeiten und des Aufbaus einer Infra-

struktur, neue Wege der Zusammenarbeit mit Dritten, Schaffung einer stabilen und konfliktfreien Region, Sicherstellung der Freiheit der Navigation, Reaktionsfähigkeit zur Rettung und Hilfe bei Natur- und anderen Katastrophen sowie Schutz der Umwelt.

Militärisch stehen in der Arktisregion Raketenabwehr, Frühwarnung, strategischer Seetransport, Strategische Abschreckung, Maritime Präsenz und Sicherstellung der Freiheit der Seewege im Vordergrund.

Die US Navy hat wiederholt Uboote in die Arktis geschickt, die im Rahmen von sogenannten ICEX-Übungen der Forschung, aber auch militärischen Zwecken dienen. 2014 wird das Atomuboot USS *Groton* (SSN 75) eine Neuauflage der ICEX durchführen. Diese Übungen begannen bereits 1993 und wurden teils gemeinsam mit Ubooten der Royal Navy durchgeführt.

2007 hat zudem nach einem längeren Unterbruch der Kreuzer USS *Normandy* (CG 60) Einsätze unter arktischen Bedingungen getestet. Für 2014 sind des weiteren

die Übungen ARDENT SENTRY und ARCTIC EDGE in Alaska geplant.

Materiell streben die USA nach einer besseren Satellitenabdeckung, dem Bau von Tiefwasserhäfen und von neuen arktisfähigen Schiffen, vor allem für die Küstenwache. Denn derzeit verfügen sie bloss über drei Eisbrecher, wobei der grösste, die USCGC *Polar Sea* bis zu 6,5 m dicke Eisschichten brechen kann. Die Kontrollflüge im Arktisgebiet werden meist mit C-130 Maschinen von Kodiak auf den Aleuten aus über der Beringsee durchgeführt. Hier rächt sich, dass die Stützpunkte Adak, Aleuten, und Keflavik, Island aufgegeben worden sind.

Für die USA erweist es sich zunehmend als Nachteil, dass sie das Abkommen der UNO-Seerechtskonferenz nicht ratifizierten. Sie grenzen sich selber von der Teilnahme an wichtigen Gesprächen aus.

Russland: Eisbrecher

Russland ist der Anrainer mit der längsten Küste zur Arktis. Entsprechend verfügt es über die weltweit grösste Eisbrecherflotte



Ganz in der Nähe des Nordpols. Eisbären beschnuppern das aufgetauchte US Atomuboot USS «Honolulu» im Oktober 2003.

mit zwölf mehrheitlich in Murmansk stationierten Einheiten, sieben davon mit Nuklearantrieb. Sechs neue sollen hinzukommen, drei davon ebenfalls mit Nuklearantrieb.

Russland unter Putin plant die Aufstellung von speziellen militärischen Arktisverbänden und die Verlegung beträchtlicher militärischer Mittel in die Nordregion. Zudem ist der Bau neuer Ubootstützpunkte geplant. 10 neue Stationen für SAR- und Grenzsicherungseinsätze sollen entlang der Arktisroute gebaut werden.

Bereits in der jüngsten Vergangenheit sind die Flüge entlang der norwegischen Grenze intensiviert worden. Der Luftstützpunkt Temp auf den Neusibirischen Inseln soll neu eröffnet werden. Ab 2014 sollen zudem mehr Tu-142-, Tu-95- und Il-38-Patrouillenflüge erfolgen.

Die grösste russische Schiffsfahrtsgesellschaft Sovcomflot besitzt drei Eisbrecher-Öltanker (von Samsung in Südkorea gebaut), zwei weitere sind bestellt, die als Shuttle zwischen den Ölfeldern im Pechora Meer (südlich von Novaja Semlya) nach Murmansk eingesetzt werden sollen.

China: Investitionen

China bemüht sich intensiv um eine engere Zusammenarbeit mit den arktischen Staaten. Zu diesem Zweck hat es eine spezielle Arktis- bzw. Antarktis-Verwaltung aufgebaut. Kürzlich hat China, zusammen mit der EU, Investitionen im Umfang von 1,7 Mia. Euro für die Entwicklung der grönlandischen Infrastruktur angekündigt und auch Arbeitskräfte in Aussicht gestellt. Dabei ist der Abbau von Erzen eines der Projekte.

China verfügt mit *Xue Long* (Schneedrachen) jetzt über einen eigenen Eisbrecher. Weitere sollen folgen.

Kanada: Nordstrategie

Mit 243 000 km Küstenlänge (inkl. Inseln) ist Kanada neben Russland der wichtigste Arktis-Anrainer. Nach Beendigung des Kalten Krieges hatte Kanada seine Präsenz dort massiv abgebaut. Nun wendet es aber auch der Region wieder vermehrt Beachtung zu. Kanada verfügt seit kurzem über eine eigene Strategie für den Norden, die sogenannte *Northern Strategy*.

Zudem schafft es eine 500 Mann starke Reaktionstruppe für die Region. In Zukunft sollen für 33 Mia. Kanadischen Dollar Neubauten, Flugzeuge und Heli-kopter für die Küstenwache aufgewendet werden, so für einen grossen Eisbrecher und sechs neue Eispatrouillen-Schiffe. Letztere sollen vor allem für den Einsatz in der Nordwestpassage konzipiert werden. Derzeit verfügt die kanadische Küstenwache über 119 Schiffe, wovon 7 teils veraltete Eisbrecher.

Auf Baffin-Island plant Kanada den Bau eines Tiefwasserhafens, der die NWP infrastrukturstetig unterstützen soll.

Dänemark: Grönland

Dänemark hat erst zwischen 2010 und 2014 die Arktis als dänisches Interessensgebiet definiert. Entsprechend hat es die Marinepräsenz in Grönland verstärkt und stellt nun die Kontrolle der Gewässer während des ganzen Jahres mit arktifähigen Patrouillenschiffen der *Thetis*- und *Knud Rasmussen*-Klasse sicher.

Zudem hat das Königreich ein *Joint Arctic Command* geschaffen und das Hauptquartier des Grönland-Kommandos vom abgelegenen Groennedal in die Hauptstadt Nuuk verlegt. Teil dieser Neuerungen ist zudem die Schaffung einer *Arctic Response Force*.

Norwegen: Nordkommando

Norwegen hat 2005 eine umfassende neue Strategie für den Hohen Norden geschaffen und diesen als strategische Priorität bezeichnet. Entsprechend wurde 2009 das Nordkommando nordwärts nach Bodø verlegt.

Nach zahlreichen Scheinangriffen durch Flugzeuge Russlands seit 2008, verlangt Norwegen eine Neuaufnahme der NATO-«COLD RESPONSE»-Manöver in seiner Region.

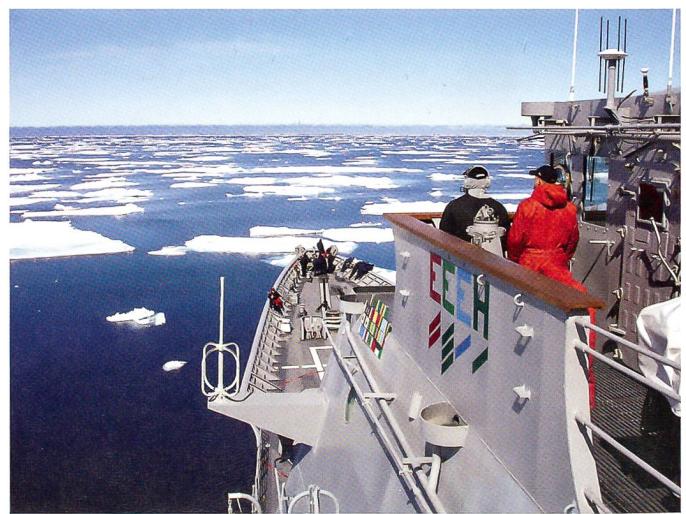
Die Arktis birgt Gefahren

Die klimatischen Verhältnisse in der Arktis sind hart, die Temperaturen sinken auf bis minus 55 Grad Celsius. Die Gegend weist schlimme Wetterbedingungen auf, es herrscht monatelange Dunkelheit. Für Schiffe besteht die Gefahr von Vereisungen und Gewichtsbildung, die bis zum Kentern führen können. Riesige unbewohnte Gebiete ohne Zivilisation und ohne Versorgungsmöglichkeiten dominieren. Such- und Rettungsaktionen sind schwierig.

Der Zugriff auf geostationäre Verbindungssatelliten nördlich des 70. Breitengrades ist nicht mehr durchwegs gewährleistet, ebenso sind Navigationssatelliten nur bedingt hilfreich, entsprechend funktioniert das GPS nur bedingt, magnetische Kom-



Auch England verfügt, obschon es nicht zum Arktischen Rat gehört und auch nicht Beobachterstatus hat, über teilweise arktifähige Schiffe, wie hier die 6500 Tonnen grosse RFA «Endurance» als Forschungsschiff/Eisbrecher kombiniert.



Nach langem Unterbruch schickte die US Navy im Juni 2007 für Testzwecke wieder ein Überwasserkampfschiff in die subarktische Region. Das Bild zeigt den Kreuzer USS «Normandy» (CG 60) in einem Eisschollenfeld.

passte reagieren störungsanfällig und Kommunikationsmöglichkeiten sind begrenzt. Windgetriebene Eisbrocken, eine rauhe See, stürmische Winde und getrübte Sicht sind ständige Gefahren für die Schifffahrt, auch in den «eisfreien» Sommermonaten.

Eine Infrastruktur (Tiefwasserhäfen, Wartung, Betankung) ist kaum vorhanden, Navigationshilfen an den Schifffahrtswegen noch dürftig, umfassende kartografische Vermessungen gibt es noch nicht, und die teils geringen Tiefen – in der Nordpassage gibt es Stellen, die nur 7 bis 12 m tief sind – sind permanente Gefahren.

Schwer zu planen

All dies sowie die obligatorischen Kosten für die Passagen, Versicherungsgebühren, Lotsenkosten, unerfahrene Besatzungen und unzureichende Vor-Ort-Vorkehren bei Natur- und Umweltkatastrophen sind weitere Faktoren, die die Nutzung der neuen Schifffahrtswege nach wie vor zu einer Herausforderung machen. Gerade für die Containerschifffahrt fällt dabei negativ ins Gewicht, dass aufgrund der schwierigen Bedingungen in der Arktis Fahrten kaum mehr zuverlässig planbar sind.

Immerhin sind der Ökoterrorismus und die Piraterie derzeit kaum ernsthafte Bedrohungen für die Arktis.

Während die Schiffsroute für den Zugang zu den Ressourcen und für die Tourismus in der Arktis für die Zukunft von hoher Bedeutung bleiben, wird die kommerzielle Transitnutzung der Schifffassungen durch die Nordpassage und Nordwestpassage von Fachkreisen teils in Frage gestellt.

Ein Reeder warnt

So warnt Senior Vice President Stephen M. Carmel der *Maersk Line* vor zu grossen Erwartungen und Hoffnungen. Er führt dazu folgende Gründe an:

1. Kürzere Seewege sind nicht zwingend billigere. Gerade für Containerschiffe ist dies wichtig. Die Konstruktion und Ausrüstung, aber auch die Ausbildung für arktifähige Schiffe und Besatzungen macht die Beschaffung und den Betrieb solcher Einheiten teurer als für andere. Die Kosten für die relativ kurze Nutzungsdauer der neuen Schiffsroute (vier bis fünf Monate pro Jahr) ist deshalb unverhältnismässig.

2. Die Einhaltung der mit strikten Fahrplänen und Destinationsnetzen zirkulierenden Containerschiffe ist viel wichtiger als die Geschwindigkeit. Schon heute fahren Containerschiffe aufgrund hoher Betriebsstoffkosten nur 13 Knoten und nicht mehr 24 Knoten (23 statt 43 km/h). Die



Der leichte kanadische Eisbrecher «Sir William Alexander», Verdrängung 4800 Tonnen.

Arktis wird die Verlässlichkeit aufgrund verbleibender Eisschollen, schlechter Wetter- und Sichtverhältnisse, hohem Seegang, starken Winden usw. immer in Frage stellen. Reedereien bzw. Containerschiffe, die vermehrt zeitkritische Güter für die Fabrikation transportieren, können sich allfällige Verspätungen nicht leisten.

3. Die Wirtschaftlichkeit ist nicht gegeben. Denn es sind letztlich die Kosten pro Container, die entscheidend sind. Die teils geringen Tiefen in der Nord- und Nordwestpassage begrenzen die Grösse der Containerschiffe auf eine Traglast von 2500-TEU-Containern, während die traditionellen Schiffsroute Containerschiffe von einer Traglast bis zu 18 000 TEU zulassen. Vergleicht man die Gesamtkosten eines Schiffes, das mit 2000-TEU-Containern auf der Nordroute fährt, mit einem Schiff, das mit 6500-TEU-Container auf der traditionellen Route verkehrt, dann wird die erste Fahrt 2,5 Mio. \$, die zweite 3,5 Mio. \$ kosten. Berechnet man aber nun die Kosten pro Container, dann wird die traditionelle Route mit 538 \$ pro Container wesentlich günstiger ausfallen als die Route via Nordpassagen (1250 \$ pro Container).

Region mit Zukunft

Die Arktis ist zweifellos eine Region mit Zukunft. Forscher und Wissenschaftler, die Suche nach Ressourcen, die Fischerei und der Tourismus mit heute schon einer Mio. Reisenden sind bereits stark entwickelte Aktivitäten.

Die Nutzung zeitweise frei werdender Schifffahrtswege fällt noch bescheiden aus. Die diesbezügliche Euphorie ist nur bedingt

berechtigt. Denn zieht man zusätzlich zu den Kostenüberlegungen alle anderen Unwägbarkeiten einer arktischen Schifffahrtsroute in Betracht, sind die teils eisfreien Nord- und Nordwestpassage vorderhand für den kommerziellen Verkehr zu wenig attraktiv.

Dies heisst allerdings nicht, dass das Interesse an der Region nachlassen wird. Die klimatischen Veränderungen machen den Zugang zu den riesigen Vorräten an lebenswichtigen Rohstoffen, die anderswo knapper werden, einfacher. Die Akteure beziehen Position und melden ihre Ansprüche im Arktischen Rat an, machen sie aber auch in anderen Gremien geltend.

Dass dabei Interessenkonflikte entstehen, liegt auf der Hand. Erfreulich sind die Zusicherungen praktisch aller Beteiligten, dass sie sich bemühen möchten, die Ansprüche einvernehmlich und friedlich geltend zu machen, und dass sie keine militärischen Rüstungsabsichten verfolgen.

Aber all die Beteuerungen nach Dialog und einvernehmlichen Lösungen täuschen nicht darüber hinweg, dass die nationalen Interessen dann zu kompromisslosem Verhalten tendieren, wenn handfeste wirtschaftliche, politische, strategische und selbst militärische Interessen auf dem Spiele stehen. Noch sind die Überwachung der Gebiete, Patrouillen und die militärische Präsenz zur Sicherstellung souveräner Ansprüche sowie zur Durchsetzung von Rechtsansprüchen zurückhaltend.

Eine militärische Auseinandersetzung scheint vorderhand wenig wahrscheinlich. Und doch ist unverkennbar, dass im militärischen Bereich erste «Stellungsbezüge» erfolgen.