



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Geopolitische, ökonomische und ökologische
Herausforderungen in der Arktis“

verfasst von / submitted by

Jonas Winkel

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2023 / Vienna, 2023

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von / Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Friedrich Edelmayer, MAS

Inhalt

Tabellenverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	6
Abstract.....	7
1 Einleitung	8
2 Forschungsfrage und Methodik	11
3 Die Arktis als Untersuchungsgegenstand	13
3.1 Regionale Einordnung	13
3.2 Auswirkungen des Klimawandels	15
3.3 Wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitische Konfliktmotive	17
3.3.1 Ressourcen in der Arktis	17
3.3.2 Schifffahrtsrouten in der Arktis	25
3.3.3 Ökologische Auswirkungen auf die Arktis	31
3.4 Sicherheitspolitische und militärische Rolle der Arktis	34
4 Die Arktisanrainerstaaten	38
4.1 Russische Föderation	38
4.2 USA	44
4.3 Kanada.....	50
4.5 Dänemark	55
4.4 Norwegen	57
4.6 Globale Akteur*innen (China, EU, NATO)	62
3.6.1 China	62
3.6.2 Europäische Union.....	67
3.6.3 NATO	71
5 Analyse der Strategieschwerpunkte und des Konfliktpotenzials	74
5.1 Aufbereitung des Datenkorpus	74
5.2 Gegenwärtige Konfliktlinien	75
5.3 Ressourcen als Konfliktpotenzial	80
5.4 Schifffahrtsrouten als Konfliktpotenzial	85
5.5 Sicherheitspolitische Gefahren und mögliche Spillover-Effekte	87
6 Fazit und Ausblick	92
Literaturverzeichnis	96

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erdöl- und Erdgasvorkommen in der Arktis.

Aus: Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Wandrey, C. J. (2008). US Geological Survey (USGS) Circum- Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. Abgerufen von <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> [01.09.2022].

*Tabelle 2: Strategische Ziele der Akteur*innen in der Arktis.*

Eigene Darstellung.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Die verschiedenen räumlichen Definitionen der Arktis.

Aus: Paul, M., 2020. Arktische Seewege: zwiespältige Aussichten im Nordpolarmeer. Stift. Wissenschaft Polit. Berl. <https://doi.org/10.18449/2020S14> [01.09.2022]

Abbildung 2: Meereisausdehnung in der Arktis von 1979-2021.

Aus: Alfred-Wegener-Institut, 2021. Der Frühling in der Arktis ist gestartet. <https://www.meereisportal.de/archiv/2021-kurzmeldungen-gesamttexte/der-fruehling-in-der-arktis-ist-gestartet/> [01.09.2022].

Abbildung 3: Vermutetes Erdöl- oder Erdgasvorkommen durch die USGS.

Aus: Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Wandrey, C. J. (2008). US Geological Survey (USGS) Circum- Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. Abgerufen von <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> [01.09.2022].

Abbildung 4: Vermutete Erdgasfelder in der Arktis durch die USGS.

Aus: Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Wandrey, C. J. (2008). US Geological Survey (USGS) Circum- Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. Abgerufen von <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> [01.09.2022].

Abbildung 5: Vermutete Erdölfelder in der Arktis durch die USGS.

Aus: Bird, K. J., Charpentier, R. R., Gautier, D. L., Houseknecht, D. W., Klett, T. R., Pitman, J. K., Wandrey, C. J. (2008). US Geological Survey (USGS) Circum- Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. Abgerufen von <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/> [01.09.2022].

Abbildung 6: Schifffahrtsrouten in der Arktis.

Aus: Podbregar, Nadja (2021). Arktis: Eisrückgang mindert Russlands Kontrolle. Brown University. <https://www.scinexx.de/news/geowissen/arktis-eisrueckgang-mindert-russlands-kontrolle/>. [01.09.2022].

Abbildung 7: Transportaufkommen auf der NSR in Tonnen.

Aus: Deandreis, Massimo (2020). Frozen out: Why the EU needs a strategy on the Arctic. ECFR. <https://ecfr.eu/article/frozen-out-why-the-eu-needs-a-strategy-on-the-arctic/>. [01.09.2022].

Abbildung 8: Gebietsansprüche der Anrainerstaaten.

Aus: Seidler, Christoph (2008). So könnte die Arktis aufgeteilt werden. Der Spiegel. <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/neue-landkarte-so-koennte-die-arktis-aufgeteilt-werden-a-570360.html>. [01.09.2022].

Abbildung 9: Interessensüberschneidungen Kanadas und der USA in der Beaufort See.

Aus: Allen, Jared (2012): Beaufort Sea Dispute, ArcticEcon, <https://arcticecon.wordpress.com/2011/01/10/beaufort-sea-dispute/> , 10. Januar 2011, [01.09.2022].

Abkürzungsverzeichnis

AMSA	Arctic Marine Shipping Assessment
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BOE	Barrel oil equivalent
BRI	Belt and Road Initiative
CAAA	Chinese Arctic and Antarctic Administration
EU	Europäische Union
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
FSGK	Festlandsockelgrenzkommision
IAPG	Interagency Arctic Policy Group
IMO	International Maritime Organization
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
MOSAIC	Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NSR	Nördliche Seeroute
OSZE	Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa
PAME	Protection of the Arctic Marine Environment
PPM	Parts per million
SCRF	Security Council of the Russian Federation
SRÜ	Seerechtsübereinkommen
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
USGS	U.S. Geological Survey

Abstract

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit den verschiedenen Herausforderungen in der Arktis auseinander, welche durch den Klimawandel verstärkt werden. Durch die fortschreitende Erwärmung unserer Erde zieht sich das Eis in der Arktis immer mehr zurück. Durch die Eisschmelze entstehen in der Region neue Möglichkeiten und Herausforderungen. Entgegen den Landmassen, welche bereits nationalen Staaten zugeteilt sind, gelten große Teile des arktischen Ozeans noch als internationale Gewässer. Das internationale Interesse an den Ressourcen und möglichen zukünftigen Seewegen wächst. Die fünf direkten Anrainerstaaten Russland, die USA, Norwegen, Dänemark und Kanada haben bereits Pläne, ihre Souveränität auf Teile dieser internationalen Gewässer auszuweiten und diese für sich zu nutzen. Durch den teilweise ungeklärten Status der Gebiete könnte es bei Interessenüberschneidungen in der Zukunft vermehrt zu Konflikten zwischen den einzelnen Akteur*innen kommen. Als größte Konfliktursachen gelten die Nutzung der Ressourcen, die Nutzung der Seewege und die militärische Präsenz in der Region.

Als Untersuchungsgrundlage für diese Arbeit werden die Strategiepapiere der Anrainerstaaten miteinander verglichen und analysiert. Neben den Anrainerstaaten werden noch die globalen Akteur*innen China, die EU und die NATO mituntersucht, da sie ebenfalls in der Region aktiv sind und Strategien verfasst haben. Durch die Strategiepapiere sollen die jeweiligen Interessen, Schwerpunkte und Ziele der einzelnen Akteur*innen aufgezeigt und miteinander verglichen werden. Das Ziel dieser Arbeit ist es, das Konfliktpotenzial zwischen den einzelnen Akteur*innen aufzuzeigen und zu beurteilen.

Abstract

This thesis deals with the various challenges in the Arctic, which are intensified by climate change. As our planet continues to warm, the ice in the Arctic is retreating more and more. As the ice melts, new opportunities and challenges are emerging in the region. Contrary to the land masses that are already allocated to national states, large parts of the Arctic Ocean are still considered international waters. International interests in the resources and possible future maritime routes are being discovered. The five littoral states Russia, the USA, Norway, Denmark, and Canada have plans to extend their sovereignty to parts of these international waters for national use. Due to the partially unresolved status of the areas, conflicts between the individual actors could increase in the future if interests overlap. The biggest challenges that could lead to conflicts concern the distribution of resources, new maritime routes, and the increased military presence in the region.

This study will be based on the Arctic Strategy of the littoral states. More specifically, a thorough and comprehensive analysis of all strategies will be made. In addition to the littoral states, this thesis will investigate the role of China, the EU, and NATO in the Arctic, particularly, since the former will impact regional strategies. With the strategies, the respective interests, priorities, and goals of the individual actors will be shown and compared with each other. The aim of this work is to show and assess the potential for conflicts between the individual actors.

1 Einleitung

Eine Region, welche besonders stark vom Klimawandel betroffen ist, ist die Arktis. Durch die steigenden Temperaturen schmilzt der Eisschild und es entstehen neue Herausforderungen und Möglichkeiten. In der Region wird die Erschließung von Ressourcen möglich und es entstehen neue Schifffahrtswege in der Northwest- und Nordostpassage, welche Alternativen zu den bisherigen Routen darstellen. Darüber hinaus erweitern sich auch die Fischgründe nach Norden.¹ Diese neuen Möglichkeiten wecken Begehrlichkeiten und Ansprüche in der Region.

Am 2. August 2007 schickte Russland zwei U-Boote zum geografischen Nordpol und verankerte dort am Meeresgrund die russische Flagge. Dieser symbolische Akt zeigte die territorialen Ansprüche Russlands und lenkte die Aufmerksamkeit auf die Region.² Bereits 2001 hatte Russland als erster Staat bei den Vereinten Nationen den Antrag auf eine Erweiterung der eigenen Allgemeinen Wirtschaftszone (AWZ) gestellt, welche einem Staat die souveräne Verfügbarkeit über alle dortigen Ressourcen zusichert. Als Grund nannte Russland, dass der eigene Festlandsockel unterseeisch in den Arktischen Ozean hineinrage.³ Der Antrag wurde jedoch nicht angenommen, da dies nicht endgültig bewiesen werden konnte. Auch Kanada und Dänemark stellten vergleichbare Anträge, um die eigenen souveränen Rechte auszudehnen. Diese überschneiden sich jedoch mit den russischen Ansprüchen, wodurch es in der Aufteilung des arktischen Ozeans zu Konflikten kommen könnte. Schon zu Zeiten des Kalten Krieges hatte die Arktis strategische Bedeutung, welche nun wieder relevant werden könnte.⁴

Die vorliegende Arbeit soll sich mit den Veränderungen in der Arktis, welche durch den Klimawandel ausgelöst werden, auseinandersetzen und mögliche Konfliktpotenziale, welche durch die neue Situation entstehen, untersuchen. Dafür werden im Laufe dieser Arbeit die relevanten Akteur*innen, welche in der Arktis aktiv sind, untersucht und deren Strategien miteinander verglichen. Die Arbeit wird sich mit den fünf Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans, Russland, den USA, Kanada, Norwegen und Dänemark, auseinandersetzen und darüber hinaus mit den drei globalen Akteur*innen China, der EU und der NATO, welche ebenfalls Strategie-

¹ Humrich, 2011, p. 1.

² Braune, 2016, p. 10.

³ O'Rourke, 2017, p. 32.

⁴ Uebachs, 2018, p. 8.

papiere für die Region verfasst haben und auch über Einfluss in der Region verfügen. Im anschließenden Kapitel wird eine Forschungsfrage mit Unterfragen formuliert, welche mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse untersucht und beantwortet werden soll.

Im dritten Kapitel wird die Arktis als Untersuchungsgegenstand gesondert vorgestellt. Dies geschieht zunächst durch eine geografische Einordnung und Definition, um den Untersuchungsraum festzulegen. Des Weiteren werden die regionalen Auswirkungen des Klimawandels auf die Arktis aus naturwissenschaftlicher Perspektive näher betrachtet, um die relevanten Veränderungen in der Region aufzuzeigen. Anschließend werden darauf aufbauend die wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive mit wissenschaftlicher Literatur aufgearbeitet und dargestellt. Diese werden jeweils gesondert betrachtet und werden hinsichtlich ihres Konfliktpotenzials im späteren Verlauf der Arbeit analysiert. Auslöser für Konflikte könnten die Erdöl- und Erdgasvorkommen in der Arktis sein, welche dort vermutet werden, sowie die Schifffahrtsrouten, welche als kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika in der Zukunft genutzt werden könnten. Neben den genannten Konfliktursachen werden auch die bereits erwähnten Fischgründe thematisiert, spielen aber eine untergeordnete Rolle. Neben diesen Aspekten werden darauffolgend auch die ökologischen Herausforderungen betrachtet, welche durch eine erhöhte wirtschaftliche Nutzung der Arktis entstehen. Durch das schmelzende Eis in der Arktis entsteht eine neue maritime Erreichbarkeit der nördlichen Küsten der Anrainerstaaten, weswegen in dem darauf folgenden Kapitel die sicherheitspolitische und militärische Rolle der Arktis betrachtet werden soll. In der wissenschaftlichen Literatur wird die Gefahr einer Militarisierung der Arktis diskutiert, da die Staaten seit einigen Jahren zum ersten Mal seit dem Kalten Krieg wieder militärisch in der strategisch relevanten Arktis aufrüsten.

Um das Konfliktpotenzial tatsächlich zu untersuchen, werden im vierten Kapitel die Arktisstaaten und die globalen Akteur*innen gesondert vorgestellt. Hier wird auf die Geschichte der jeweiligen Akteur*innen in der Region eingegangen und wie diese dort verwurzelt sind. Darüber hinaus werden die Ziele und Strategien der einzelnen Staaten und Bündnisse genauer betrachtet, um einen Überblick über die einzelnen Schwerpunkte zu erhalten. Hieraus sollen erste Tendenzen für mögliche Konflikte herausgearbeitet werden. Darüber hinaus wird durch die Betrachtung der einzelnen Strategien die jeweilige Relevanz der zuvor genannten Konfliktmotive deutlich. Durch die Strategien und Ziele sollen auch zukünftige Tendenzen im Verhalten der Akteur*innen erkannt werden, bezogen auf Kooperations- oder Konfliktbereitschaft. Dies soll genauer in der drauf folgenden Analyse geschehen.

Im fünften Kapitel soll die angesprochene Analyse stattfinden und das Konfliktpotenzial in der Region darstellen. Dafür wird zunächst der Untersuchungskorpus analysiert. Dieser soll in erster Linie aus den Strategiepapieren der genannten Akteur*innen bestehen. Darüber hinaus wird auch bereits in den vorherigen Kapiteln verwendete wissenschaftliche Sekundärliteratur verwendet. Nach der Zusammenstellung des Korpus werden in dem folgenden Kapitel die gegenwärtigen Konfliktlinien noch einmal gesondert dargestellt, um diese in der Analyse und in der Beurteilung erneut zu untersuchen. Die Konfliktlinien beschränken sich auf die bereits erwähnten Uneinigkeiten in der territorialen Erweiterung der eigenen AWZ und Streitigkeiten bei Grenzziehungen.

In der Analyse werden schließlich die drei genannten Konfliktmotive Ressourcen, Schifffahrtswege und sicherheitspolitische Gefahren gesondert behandelt. Innerhalb dieser Kategorien werden die einzelnen Akteur*innen miteinander verglichen und gegenübergestellt. Dies geschieht unter Zuhilfenahme der jeweiligen Strategiepapiere. So sollen Interessensüberschneidungen und mögliche zukünftige Konflikte aufgezeigt werden. Die einzelnen Kategorien können nicht komplett gesondert betrachtet werden, da es Berührungspunkte und Überschneidungen zwischen den einzelnen Kategorien gibt. Zusätzlich zu den sicherheitspolitischen Aspekten in der Arktis werden auch Spillover-Effekte dargestellt, welche für die Beurteilung vom Konfliktpotenzial in den nächsten Jahren in der Arktis sehr entscheidend sein werden. Im abschließenden Fazit sollen die Ergebnisse der Analyse miteinander verglichen und ein Ausblick über das Konfliktpotenzial in der Arktis gegeben werden.

Auf die politischen Veränderungen und Entwicklungen, welche sich während des Schreibprozesses rund um die Ukraine entwickelt haben, kann aufgrund sich täglich ändernder Situationen nicht eingegangen werden. Diese Arbeit wird sich in erster Linie mit den Entwicklungen und Herausforderungen auseinandersetzen, welche bis Ende 2021 vorhanden waren.

2 Forschungsfrage und Methodik

Die Forschungsfrage, welcher mithilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse nachgegangen werden soll, lautet: „*Inwieweit werden durch den Klimawandel in der Arktis geopolitische Konflikte zwischen den Anrainerstaaten ausgelöst?*“. Aus dieser formulierten Forschungsfrage ergeben sich weitere Fragen, welche ebenfalls im Laufe dieser Arbeit und in der Inhaltsanalyse behandelt werden und die zur Beantwortung der Forschungsfrage hinführen sollen:

- Wie wirken sich die klimatischen Veränderungen nach heutigem Stand in der Arktis aus?
- Welche Ressourcen sind in der Arktis vorhanden und könnten das Interesse von verschiedenen Akteur*innen wecken?
- Welche Akteur*innen sind in der Arktis aktiv?
- Welche Absichten verfolgen die einzelnen Akteur*innen in der Arktis?
- Wie hoch ist aufgrund der genannten Faktoren das tatsächliche Konfliktpotenzial in der Arktis?

Als Grundlage zur Beantwortung der formulierten Fragen werden die Strategiepapiere der einzelnen Akteur*innen zur Arktis untersucht. Durch die Untersuchung der einzelnen Strategien lassen sich die generellen Interessen der Akteur*innen in der Arktis herausarbeiten und gegenüberstellen. Darüber hinaus wird auch weitere Literatur berücksichtigt, um die Arktis bestmöglich regional einzuordnen und die Herausforderungen in der Region besser zu verstehen.

Die Strategiepapiere sollen, wie bereits erwähnt, mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse untersucht werden. Diese eignet sich besonders gut, um systematisch Textdateien zu untersuchen, zu analysieren und durch die Erstellung von Kategoriensystemen mit anderen Quellen inhaltlich zu vergleichen und gegenüberzustellen.

Die qualitative Inhaltsanalyse wird dazu verwendet, um in den Sozialwissenschaften verschiedene Textarten zu untersuchen und auszuwerten. Ähnlich wie eine quantitative Auswertungsmethode eignet sich die qualitative Inhaltsanalyse dazu, große Datenmengen auszuwerten und dabei qualitativ interpretativ zu bleiben.⁵ Eine genaue Definition der qualitativen Inhaltsanalyse ist nicht möglich, da es viele verschiedene Herangehensweisen gibt, welche immer im Ermessen des Forschenden liegen.

⁵ Mayring, 2014, p. 543.

Die grundlegenden Eigenschaften einer qualitativen Inhaltsanalyse sind jedoch zu verallgemeinern. Die Analyse setzt sich mit Kommunikation auseinander, welche in einer dokumentierten Form wie Texten oder Bildern vorliegt. In der Inhaltsanalyse wird nach festen und klaren Regeln vorgegangen, damit diese nachvollziehbar und für andere überprüfbar sind. Der vorliegende Untersuchungsgegenstand wird anhand einer Fragestellung untersucht und die Ergebnisse im Anschluss wenn möglich anhand einer Theorie interpretiert.⁶ Im vorliegenden Fall dieser Arbeit wird versucht, die Ergebnisse zu verwenden, um eine realpolitische Einschätzung abzugeben.

Für die Erstellung eines Überblicks über die Inhalte des Materials wird bei der Analyse zunächst eine Häufigkeitsanalyse oder Frequenzanalyse durchgeführt. Dabei sollen die Häufigkeiten bestimmter Elemente und Eigenschaften im Material mit anderen Elementen verglichen werden.⁷ Die erstellten Kategorien sollten den Anspruch haben, alle für die Untersuchung wesentlichen Aspekte eines Textes zu erfassen und übersichtlich darzustellen. Das Ziel dieser Analyse ist es, den Inhalt des Untersuchungsgegenstandes so zu reduzieren, dass eine gute Übersicht geschaffen wird, die wesentlichen Inhalte jedoch erhalten bleiben. Es soll ein überschaubarer Korpus geschaffen werden, welcher das Grundmaterial übersichtlich abbildet.⁸ Im Anschluss werden die Häufigkeiten der einzelnen Kategorien ausgezählt und statistisch aufbereitet.⁹ Durch die Auszählung der einzelnen Kategorien werden die jeweiligen Gewichtungen erkennbar und es können Tendenzen und Schwerpunkte der einzelnen Dokumente herausgearbeitet werden. Im Anschluss wird das erstellte Kategoriensystem im Sinne der Fragestellung interpretiert.¹⁰

⁶ Mayring, 2010, p. 12f.

⁷ Ebd., p. 12.

⁸ Ebd., p. 65.

⁹ Ebd., p. 14.

¹⁰ Ebd., p. 85.

3 Die Arktis als Untersuchungsgegenstand

3.1 Regionale Einordnung

Die Arktis im Norden unseres Planeten ist die Heimat der Eisbären. Daher verdankt sie auch ihren Namen dem griechischen Wort „arktos“ („Bär“). Darüber hinaus befindet sie sich direkt unter dem Sternbild des Großen Bären. Die Arktis besteht aus dem Nordpolarmeer, oder auch Arktischer Ozean genannt, und umfasst Landmassen der Kontinente Nordamerika (Alaska, Kanada und Grönland), Europa (Skandinavien) und Asien (Russland). Eine eindeutige Definition der Arktis gibt es nicht, sondern es liegen verschiedene Ansätze vor, wie die Arktis zu definieren ist.¹¹

Aus der geophysikalischen Sicht ist die Arktis jenes Gebiet, welches nördlich des Polarkreises liegt. Dieser befindet sich aktuell bei ca. 66°33' nördlicher Breite und umfasst somit ungefähr 21 Mio. km². Durch die Erdneigung, welche aktuell ca. 23,5° beträgt, geht am Polarkreis die Sonne am Tag der Sommersonnenwende (21. Juni) nicht unter und am Tag der Wintersonnenwende (21. Dezember) nicht auf.¹² Durch die Präzession der Erdachse wandert der Polarkreis in 41.000 Jahren zwischen dem 65°42' und 68°05' N. und verändert sich somit jedes Jahr um zwei Zentimeter.¹³ Das Gebiet nördlich des Polarkreises erstreckt sich über insgesamt acht Staaten, welche auch die „Arktischen Acht“ genannt werden: Russland, Kanada, USA, Dänemark (Grönland), Norwegen, Finnland, Schweden und Island.¹⁴ Diese acht Staaten bilden den Arktischen Rat, welcher 1996 gegründet wurde und zur multilateralen Zusammenarbeit, zum Schutz der Umwelt in der Arktis und zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung dienen soll. Bezogen auf den Arktischen Ozean, haben allerdings nur fünf Staaten Zugang. Finnland, Schweden und Island haben keinen Zugang zum Arktischen Ozean, weswegen im geografisch engeren Sinne von den „Arktischen Fünf“ gesprochen wird.¹⁵

Der Polarkreis bietet zwar eine relativ genaue Abgrenzung der Arktis, jedoch spiegelt er nicht die naturräumlichen Besonderheiten der Arktis wider. Daher wird aus klimatischer Sicht eine andere Definition verwendet. Diese orientiert sich an der sogenannten 10°C-Isotherme, eine Grenzlinie, nördlich derer im wärmsten Monat des Jahres (Juli) 10°C nicht überschritten werden. Dies führt zu einer unregelmäßig geformten Grenzlinie, welche teilweise Gebiete nördlich

¹¹ Braune, 2016, p. 11.

¹² Schönwiese, 2020, p. 75.

¹³ Venzke, 2014, S. 11.

¹⁴ Bartsch, 2015, p. 84.

¹⁵ Braune, 2016, p. 12.



Abbildung 1: Die verschiedenen räumlichen Definitionen der Arktis

des Polarkreises ausschließt und Gebiete südlich des Polarkreises mit einschließt.¹⁶ Aus vegetationsgeografischer Sicht bildet die Tundra die Grenze zur Arktis, die nördliche Baumwuchsgrenze.¹⁷

Der Arktische Ozean definiert sich anhand von Meeresströmungen. Hier wird das Aufeinandertreffen von kühlen, weniger salzigen Gewässern aus dem Nordpolarmeer und wärmeren, salzigeren Gewässern aus dem Nordatlantik und -pazifik berücksichtigt.¹⁸

Es lässt sich also festhalten, dass es eine Vielzahl verschiedener Definitionen des arktischen Raumes gibt. Welche Perspektive herangezogen wird, ist von der jeweiligen wissenschaftlichen Disziplin abhängig. In dieser Arbeit soll eine interdisziplinäre Perspektive berücksichtigt werden. In erster Linie wird aber die Definition nach der 10°C-Isotherme berücksichtigt. Diese

¹⁶ O'Rourke, 2017, p. 3.

¹⁷ König and Neumann, 2008, p. 20.

¹⁸ AMAP, 1998.

wird sich jedoch in den nächsten Jahren durch die klimatischen Veränderungen weiter Richtung Norden verschieben. Die klimatischen Veränderungen und Auswirkungen des Klimawandels auf die Arktis werden im nächsten Kapitel näher behandelt.

3.2 Auswirkungen des Klimawandels

Bevor genauer auf das Klima in der Arktis und dessen Veränderungen eingegangen wird, soll kurz die generelle Definition des Erdklimasystems dargestellt werden. Das „Klima“ bezeichnet die Gesamtheit aller Wettererscheinungen in einem bestimmten geografischen Gebiet über einen bestimmten Zeitraum. Dieser beträgt ca. 30 Jahre.¹⁹ Das Klima in einer Region ist also das gemittelte Wetter über einen Zeitraum von ca. drei Dekaden. Es gibt auch ein statistisches Verfahren, welches das globale Erdklima ermittelt. Dies hat in den letzten Jahren gezeigt, dass die Temperatur global immer weiter ansteigt.²⁰

Besonders in den letzten hundert Jahren ist die durchschnittliche Temperatur der Erdoberfläche stark angestiegen. Hier ist ein Anstieg von 0,74°C zu verzeichnen. In den letzten 25 Jahren hat sich dieser Prozess noch einmal verstärkt und die Temperatur ist um durchschnittlich 0,19°C pro Jahrzehnt gestiegen.²¹ Eine derartig schnelle klimatische Veränderung hat es in der Erdgeschichte seit 4,6 Mrd. Jahren nicht gegeben. Nach der letzten Eiszeit stieg die Temperatur in einem Zeitraum von ca. 5.000 Jahren um 5°C.²² Damit ist ein Anstieg von 0,74°C in 100 Jahren eine vergleichsweise schnelle Entwicklung. Der erhöhte Anstieg von CO₂ in der Atmosphäre, welcher als eines der Hauptursachen für die globale Erwärmung gilt, ist besonders seit Beginn der Industrialisierung zu erkennen. Vor der Industrialisierung betrug die Konzentration in der Atmosphäre ca. 280 ppm, wohingegen sie im Laufe der Zeit auf 380 ppm anstieg.²³ Die Klimaforschung kommt zu der Erkenntnis, dass der Mensch und seine Aktivitäten für die schnelle Erwärmung verantwortlich ist. Doch es gibt auch kritische Stimmen, da sich der anthropogene Klimawandel mit Berechnungen und experimentellen Versuchen nicht eindeutig nachweisen lasse.²⁴

Der Klimawandel und seine Folgen sind regional unterschiedlich deutlich sichtbar und spürbar, besonders die Arktis stellt einen Sonderfall dar. Die Temperaturen erhöhen sich in der Arktis

¹⁹ Plöger, 2012, p. 12.

²⁰ Ebd., p. 21.

²¹ Hüging, 2013.

²² Ebd.

²³ Schönwiese, 2020, p. 343.

²⁴ Uebachs, 2018, p. 16.

ca. doppelt so schnell wie in anderen Teilen der Erde. Im 20. Jahrhundert hat sich die Temperatur in der Arktis um etwa zwei Grad erhöht, an manchen Orten sogar um fünf Grad. Sollten die Berechnungen stimmen, dass sich die Temperaturen der Erde bis zum Ende des 21. Jahrhunderts um drei bis vier Grad erhöhen, würde die Temperatur in der Arktis um bis zu acht Grad steigen.²⁵ Dies ist darauf zurückzuführen, dass sich in der Arktis positive Rückkopplungen abspielen. Durch die helle Eisfläche in der Arktis kommt es zu einer hohen Rückstrahlung, durch die kalte Temperaturen in der Region aufrechterhalten werden können und eine Eisschmelze verzögert wird. Durch den weltweiten Klimawandel und dem allgemeinen Anstieg der Durchschnittstemperatur verringert sich die Ausdehnung des Eises in der Arktis, wodurch mehr dunkle Flecken entstehen, welche die Strahlung aufnehmen und somit die regionale Erwärmung begünstigen. Dadurch wird wiederum auch die Eisschmelze begünstigt.²⁶

In den letzten Jahrzehnten hat die Meereisbedeckung in der Arktis auch im Winter immer mehr abgenommen. Im Jahr 2015 wurde mit einer Ausdehnung von 14,54 Mio. km² ein neuer Negativrekord erreicht. Dies ist ein Rückgang von ca. 1,5 Mio. km² im Vergleich zu den 1980er Jahren.²⁷ Ein noch wesentlich größerer Rückgang ist im Sommer zu erkennen. Hier beträgt der Rückgang mittlerweile bis zu 50 Prozent im Vergleich zum späten 20. Jahrhundert.²⁸

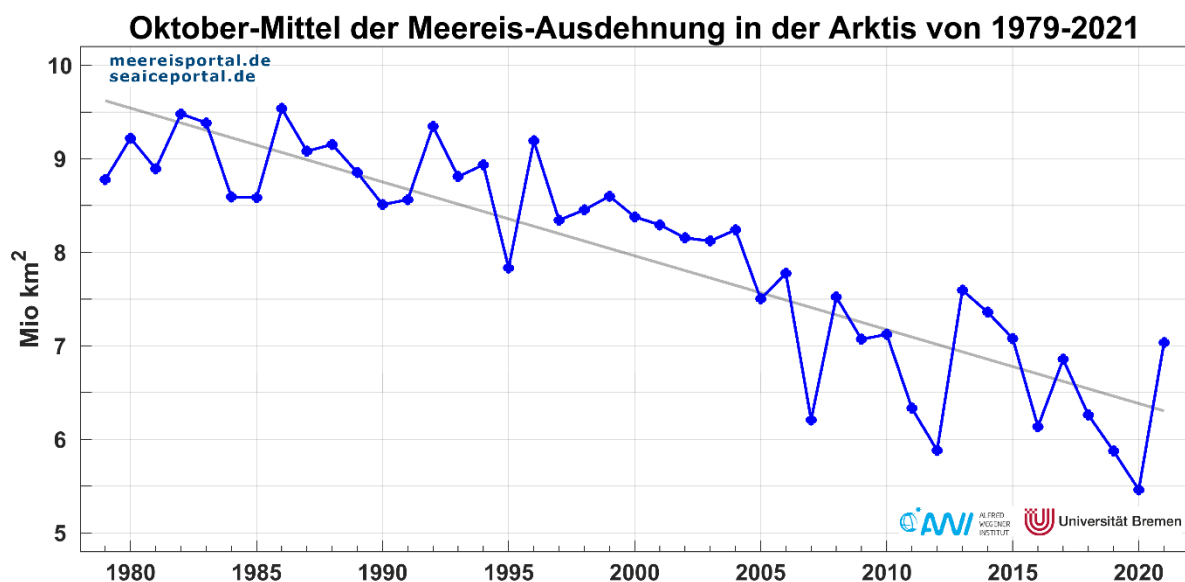


Abbildung 2: Meereisausdehnung in der Arktis von 1979-2021

Laut dem Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) ist es wahrscheinlich, dass die Arktis bis Mitte dieses Jahrhunderts im Sommer weitestgehend eisfrei werden könnte. Dies

²⁵ Braune, 2016, p. 21.

²⁶ Uebachs, 2018, p. 16.

²⁷ Braune, 2016, p. 23.

²⁸ Ebd., 24.

bedeute laut IPCC, dass fünf Jahre in Folge die Meereisbedeckung unter einer Millionen km² läge.²⁹

Durch den fortschreitenden Klimawandel erhält die Arktis wieder geopolitische Bedeutung. Es ergeben sich potenzielle wirtschaftliche Möglichkeiten durch die Ausbeutung von Energieressourcen wie Erdöl- und Erdgas, sowie die neue Ergründung von lukrativen Fischfanggebieten. Darüber hinaus ist die Nutzung polarer Schifffahrtsrouten, welche eine kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika darstellen würde, für viele Akteur*innen attraktiv. Allerdings entstehen durch neue Möglichkeiten auch Interessensüberschneidungen und sicherheitspolitische Herausforderungen. Im nächsten Kapitel soll auf die wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Aspekte näher eingegangen werden, welche zu einer Beurteilung des Konfliktpotenzials beitragen sollen.

3.3 Wirtschats-, umwelt- und sicherheitspolitische Konfliktmotive

3.3.1 Ressourcen in der Arktis

In der einschlägigen Literatur und auch in der Medienberichterstattung wird immer wieder von den großen Potenzialen der Arktis, hinsichtlich ihres Ressourcenreichtums geschrieben. Auch das Szenario eines neuen Kalten Krieges wird häufig thematisiert und in Aussicht gestellt, da es zu verschiedenen Interessensüberschneidungen kommen könnte. Wie hoch die Ressourcenpotenziale in der Region sind, soll in diesem Unterkapitel besprochen werden.

Bodenschätze werden grundsätzlich in Reserven und Ressourcen unterteilt.³⁰ Um Erdöl- oder Erdgasvorkommen als Reserve einstufen zu können, muss das Vorkommen durch Bohrungen nachgewiesen und mit großer Genauigkeit erfasst worden sein. Darüber hinaus muss es auch mit heutiger Technik zu einem wirtschaftlich lohnenden Preis gefördert werden können. Rohstoffreserven werden nochmal unterteilt in konventionelle und nicht-konventionelle Rohstoffe. Von konventionell erschließbaren Rohstoffen wird gesprochen, wenn z.B. Erdöl über ein Bohrloch direkt gefördert werden und ohne weiter Bearbeitung weiter transportiert werden kann. Nicht-konventionelle Rohstoffe, zum Beispiel Öl aus Ölschiefer oder Ölsand, brauchen wesent-

²⁹ IPCC, 2014, p. 59.

³⁰ Uebachs, 2018, p. 19.

lich aufwendigere Förderungs- und Verarbeitungsverfahren, was sie den konventionellen Rohstoffen gegenüber teurer macht.³¹ In der Arktis zeichnen sich die nicht-konventionellen Reserven auch dadurch aus, dass sie schwer erreichbar sind, da sie teilweise in Tiefsee liegen.³² Ressourcen hingegen sind zwar geologisch nachgewiesen oder werden aufgrund von geologischen Charakteristika vermutet, sind aber mit heutiger Technik entweder nicht förderbar oder wirtschaftlich nicht lohnend.³³

Das United States Geological Survey (USGS) veröffentlichte 2008 einen Bericht über die Ressourcenpotenziale in der Arktis, in welchem es schätzte, dass es in 33 geologischen Gebieten nördlich des Polarkreises Erdöl- und Erdgasvorkommen gäbe.³⁴ Die tatsächliche Wahrscheinlichkeit für das Vorkommen von signifikanten Ressourcen wurde in 25 Gebieten mit über zehn Prozent und in den anderen acht Gebieten mit unter zehn Prozent eingestuft.³⁵ Als signifikante Vorkommen gelten Gebiete, an denen mindestens 50 Millionen Barrel Öl und/oder Gas vermutet wurden. In der Studie werden lediglich die Vorkommen berücksichtigt, welche mit heutigen Technologien bereits förderbar wären und bei denen die Wahrscheinlichkeit auf signifikante Vorkommen bei über zehn Prozent eingeschätzt wurden. Damit wurden lediglich 25 der 33 geologischen Gebiete berücksichtigt. Die Wissenschaftler*innen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass ca. 90 Mrd. Barrel Erdöl, 1.669 Billionen Kubikfuß³⁶ Erdgas (ca. 47 Billionen Kubikmeter) und 44. Mrd. Barrel Flüssiggas wie Ethan, Propan und Butan in der Arktis liegen könnten.³⁷ Dies würde bedeuten, dass ca. 22 Prozent der weltweit unentdeckten Gas- und Ölvorkommen, welche mit heutiger Technik förderbar wären, in der Arktis lägen. Dem USGS zufolge handelt es sich um ungefähr 13 Prozent des Erdöls, 30 Prozent des Erdgases und 20 Prozent des Flüssiggases. Der Ressourcen Reichtum der Arktis würde sich also in erster Linie auf die Erdgasressourcen beziehen.³⁸

Mit dieser Studie korrigierte das USGS eigene Berechnungen aus dem Jahr 2000, nach denen knapp 24 Prozent der weltweit unentdeckten Ölressourcen und 27,6 Prozent der Gasressourcen in der Arktis vermutet wurden. Im Vergleich zu den ersten Berechnungen sind die Ölprognosen in der aktualisierten Studie nur noch gut halb so hoch. Diese große Diskrepanz zwischen den beiden Werten kann damit erklärt werden, dass Mitarbeiter*innen des USGS zugaben, auch

³¹ Braune, 2016, p. 230.

³² Reller and Holdinghausen, 2014, p. 22.

³³ Ebd., p. 149)

³⁴ USGS, 2008, p. 1.

³⁵ Ebd.

³⁶ 1 Kubikfuß = 0,03 m³

³⁷ Braune, 2016, p. 150.

³⁸ Uebachs, 2018, p. 20.

Gebiete südlich des Polarkreises mit einbezogen zu haben.³⁹ Womit deutlich wird, dass Ressourcenschätzungen nur vergleichbar sind, wenn sie auf einer gleichen Definition des Zielgebietes beruhen.

Den Berechnungen zu Folge werden ca. 84 Prozent der Rohstoffe offshore, sprich im Meer, vermutet und 16 Prozent liegen onshore, auf dem Festland. Die Offshoreressourcen sollen zu großen Teilen innerhalb der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) liegen, welche vom Seerechtsübereinkommen (SRÜ) festgelegt wurden. In der AWZ verfügen die Staaten über souveräne Rechte zur wirtschaftlichen Erschließung der lebenden und nicht lebenden Ressourcen.⁴⁰ In der Studie wird darüber hinaus vermutet, dass der ausgedehnte Festlandsockel die größten unentdeckten Erdöllagerstätten der Welt beherbergen könnte. Für die Einschätzung eines möglichen Konfliktpotenzials ist die Lage der Ressourcen von großer Bedeutung, da das SRÜ bereits ausschließliche Meereszonen mit exklusiven Rechten für die Staaten festgelegt hat. Der Kontinentalschelf breitet sich über einen Großteil des Nordpolarmeeres aus, was dieses mit einer Durchschnittstiefe von 1.200 Metern zum flachsten Meer der Erde macht. Über rund 50 Prozent des Meeres erstreckt sich der Kontinentalschelf, sodass an diesen Stellen das Meer meist weniger als 500 Meter tief ist. Ressourcen, welche auf dem Kontinentalschelf lägen, wären auf Grund der geringen Tiefe somit leichter zu fördern.⁴¹ Die nächsten drei Abbildungen sollen die Rohstoffpotenziale in der Arktis noch einmal anschaulich darlegen.

³⁹ Dolata and Mildner, 2013, p. 137.

⁴⁰ USGS, 2008, p. 2.

⁴¹ Braune, 2016, p. 150.

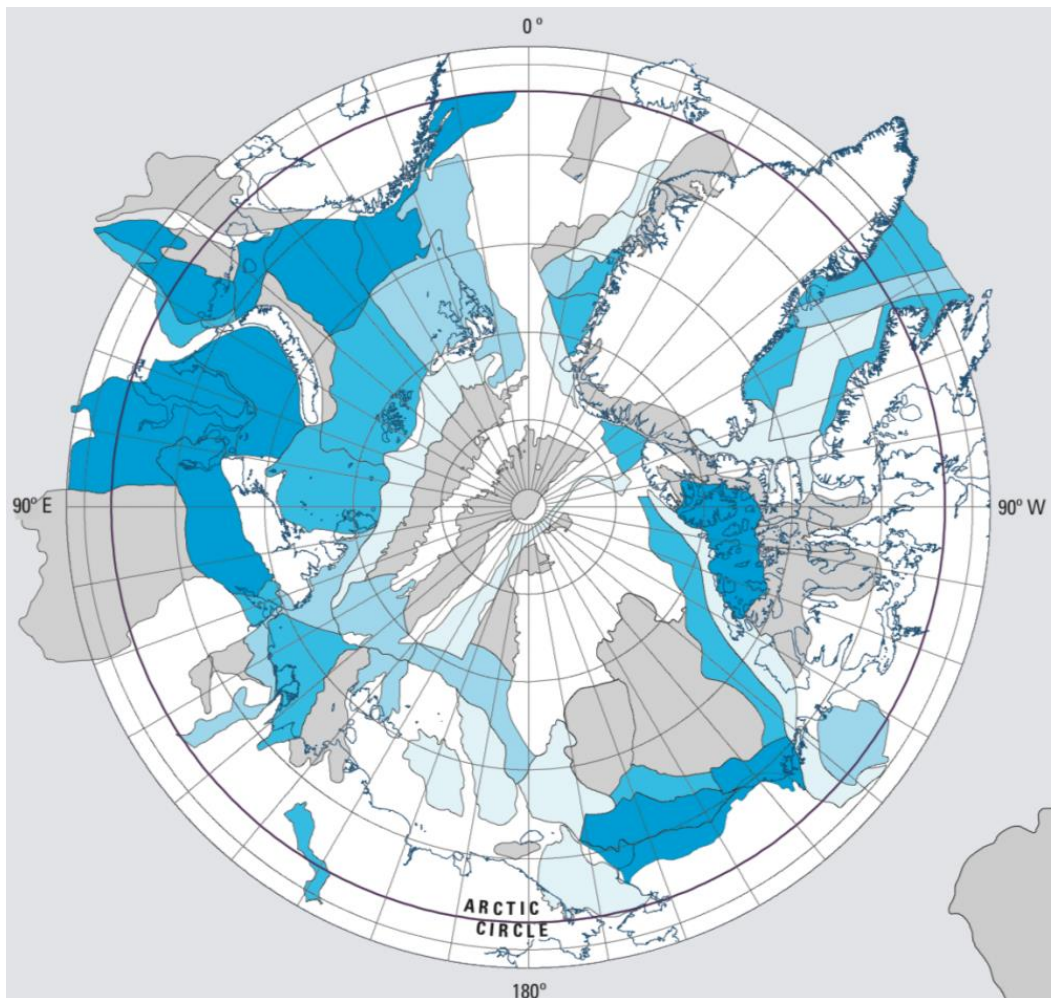


Abbildung 3: Vermutetes Erdöl- oder Erdgasvorkommen durch die USGS

Die Abbildung illustriert die geologischen Gebiete, in denen das USGS signifikante Öl- und Gasfelder mit mehr als 50 Millionen Barrel Öl oder Erdgas vermutet. Die unterschiedlichen Farbabstufungen stellen die Wahrscheinlichkeit dar, inwieweit die Mindestmenge in diesen Gebieten zu finden ist. Die dunkelblauen Felder markieren Gebiete mit einer 100-prozentigen Wahrscheinlichkeit, hier wurden bestimmte Rohstoffe also schon nachgewiesen. Der zweitdunkelste Blauton markiert Gebiete, in denen die Wahrscheinlichkeit auf Rohstoffe bei 50-100 % liegt, bei der nächsten Abstufung liegt die Wahrscheinlichkeit zwischen 30-50 % und das hellste Blau markiert die Areale, bei denen eine Wahrscheinlichkeit zwischen 30-10 % liegt. In den grauen Arealen werden Rohstoffe mit einer Wahrscheinlichkeit von unter 10% erwartet und die weißen Gebiete bergen wenig bis gar kein Potenzial für Rohstoffe.⁴²

⁴² USGS, 2008, p. 2.

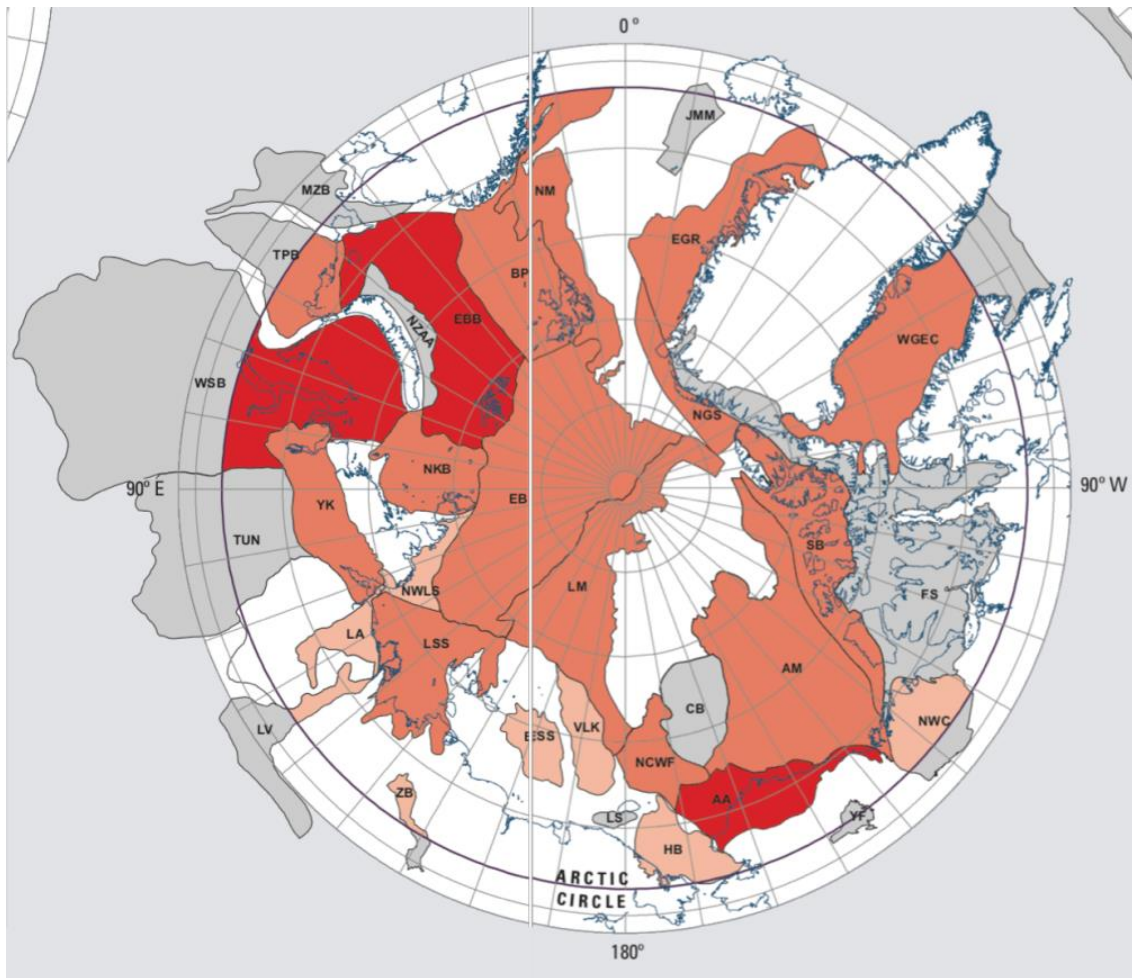


Abbildung 4: Vermutete Erdgasfelder in der Arktis durch die USGS

In Abbildung 4 werden die vermuteten unentdeckten Gasfelder dargestellt. Die dunkelroten Flächen markieren Gebiete, in denen ein sehr hohes Gasvorkommen von 100 Billionen Kubikfuß oder mehr vermutet wird. Der mittlere rot Ton kennzeichnet Areale, in denen 6-100 Billionen Kubikfuß Gas vermutet werden und das hellste Rot spiegelt die Gebiete wider, in denen bis zu 6 Billionen Kubikfuß vermutete werden. Die grauen Areale wurden noch nicht ausreichend quantitativ untersucht und die weißen Gebiete bergen nur sehr geringes bis kein Potenzial für Gasvorkommen. Aus der Karte wird deutlich, dass besonders im Nordpolarmeer noch große Potenziale auf Erdgasvorkommen liegen. Dies wären Areale, welche noch nicht durch das SRÜ zugeteilt sind und somit noch als internationale Gewässer gelten. Hier hätte kein Staat die exklusiven Rechte an den Bodenschätzen. Die Areale, in denen Erdgas vermutet wird, erstrecken sich über das östliche Becken der Barentssee, das westliche Sibirische Becken und die Teile Alaskas, welche zur Arktis gezählt werden.⁴³

⁴³ Ebd., p. 3.



Abbildung 5: Vermutete Erdölfelder in der Arktis durch die USGS

In der letzten Abbildung werden die vermuteten Erdölfelder in der Arktis dargestellt. Die in dunkelsten Grün schattierten Bereiche illustrieren Gebiete, in denen mehr als 10 Mrd. Barrel Öl vermutet werden. Die nächste Abstufung stellt Gebiete dar, in denen 1-10 Mrd. Barrel prognostiziert werden, und in den hellgrünen Gebieten werden weniger als eine Mrd. Barrel Öl vermutet. Auch bei dieser Darstellung sind die grauen Bereiche nicht ausreichend quantitativ untersucht worden und in den weißen Gebieten wird das Potenzial auf Öl als sehr gering eingestuft.⁴⁴

Das erdölreichste Gebiet, welches ausgemacht wurde, liegt in Alaska. Aber auch in großen Teilen des Arktischen Ozeans werden, ähnlich wie auch beim Erdgas, reiche Rohstoffvorkommen vermutet. Das größte Potenzial bieten hier die Gewässervor Kanada, Grönland, Norwegen und Russland. Wie aber schon bereits erwähnt, bieten die Erdgasvorkommen in der Arktis größere Potenziale als die Erdölvorkommen. Dies ist in den beiden Abbildungen deutlich zu erkennen.⁴⁵

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Ebd.

In der tabellarischen Aufstellung der Verteilung der Öl- und Gasvorkommen in der Arktis lässt sich eine noch genauere Gewichtung der Vorkommen ablesen. Rund 70 Prozent der Gasressourcen befinden sich in lediglich drei der 25 geologischen Gebiete. Dies sind das Westsibirische Becken (39 Prozent), das östliche Barents-Becken (19 Prozent) und Alaska (13,2 Prozent). Eine ähnlich klare Verteilung ist bei den Ölressourcen zu erkennen. Auch hier befinden sich über 50 Prozent der Reserven in lediglich drei Gebieten: Alaska (37 Prozent), das amerikanisch asiatische Becken (10,8 Prozent) und das ostgrönländische Becken (19 Prozent).⁴⁶

Bei der Tabelle sei zu beachten, dass die Werte als sehr präzise angegeben wurden, sie jedoch auf geologischen Analysen und Wahrscheinlichkeiten beruhen. Die Wissenschaftler*innen des USGS verglichen bei der Berechnung die geologischen Strukturen innerhalb des Polarkreises mit Strukturen, aus denen bereits Öl und Gas gefördert wird.⁴⁷ Inwieweit die Berechnungen tatsächlich zutreffen, kann bis heute nicht mit abschließender Sicherheit gesagt werden.

⁴⁶ Uebachs, 2018, p. 21.

⁴⁷ Braune, 2016, p. 151.

Tabelle 1: Erdöl und Erdgas Vorkommen in der Arktis

Table 1. Summary of Results of the Circum-Arctic Resource Appraisal

[MMBO, million barrels of oil; BCFG, billion cubic feet of natural gas; MMBNGL, million barrels of natural gas liquids; NQA, not quantitatively assessed. Results shown are fully risked mean estimates. For gas accumulations, all liquids are included as NGL (natural gas liquids). Provinces are listed in ranked order of total barrels of oil and oil-equivalent natural gas (BOE).]

Province Code	Province	Oil (MMBO)	Total Gas (BCFG)	NGL (MMBNGL)	BOE (MMBOE)
WSB	West Siberian Basin	3,659.88	651,498.56	20,328.69	132,571.66
AA	Arctic Alaska	29,960.94	221,397.60	5,904.97	72,765.52
EBB	East Barents Basin	7,406.49	317,567.97	1,422.28	61,755.10
EGR	East Greenland Rift Basins	8,902.13	96,180.06	8,121.57	31,387.04
YK	Yenisey-Khatanga Basin	5,583.74	99,964.26	2,675.15	24,919.61
AM	Amerasia Basin	9,723.58	56,891.21	541.69	19,747.14
WGEC	West Greenland-East Canada	7,274.40	51,818.16	1,152.59	17,063.35
LSS	Laptev Sea Shelf	3,115.57	32,562.84	867.16	9,409.87
NM	Norwegian Margin	1,437.29	32,281.01	504.73	7,322.19
BP	Barents Platform	2,055.51	26,218.67	278.71	6,704.00
EB	Eurasia Basin	1,342.15	19,475.43	520.26	5,108.31
NKB	North Kara Basins and Platforms	1,807.26	14,973.58	390.22	4,693.07
TPB	Timan-Pechora Basin	1,667.21	9,062.59	202.80	3,380.44
NGS	North Greenland Sheared Margin	1,349.80	10,207.24	273.09	3,324.09
LM	Lomonosov-Makarov	1,106.78	7,156.25	191.55	2,491.04
SB	Sverdrup Basin	851.11	8,586.36	191.20	2,475.04
LA	Lena-Anabar Basin	1,912.89	2,106.75	56.41	2,320.43
NCWF	North Chukchi-Wrangell Foreland Basin	85.99	6,065.76	106.57	1,203.52
VLK	Vikitskii Basin	98.03	5,741.87	101.63	1,156.63
NWLS	Northwest Laptev Sea Shelf	172.24	4,498.12	119.63	1,039.90
LV	Lena-Vilyui Basin	376.86	1,335.20	35.66	635.06
ZB	Zyryanka Basin	47.82	1,505.99	40.14	338.95
ESS	East Siberian Sea Basin	19.73	618.83	10.91	133.78
HB	Hope Basin	2.47	648.17	11.37	121.87
NWC	Northwest Canada Interior Basins	23.34	305.34	15.24	89.47
MZB	Mezen' Basin	NQA	NQA	NQA	NQA
NZAA	Novaya Zemlya Basins and Admiralty Arch	NQA	NQA	NQA	NQA
TUN	Tunguska Basin	NQA	NQA	NQA	NQA
CB	Chukchi Borderland	NQA	NQA	NQA	NQA
YF	Yukon Flats (part of Central Alaska Province)	NQA	NQA	NQA	NQA
LS	Long Strait	NQA	NQA	NQA	NQA
JMM	Jan Mayen Microcontinent	NQA	NQA	NQA	NQA
FS	Franklinian Shelf	NQA	NQA	NQA	NQA
Total		89,983.21	1,668,657.84	44,064.24	412,157.99

Neben der US-amerikanischen Studie des USGS gibt es auch Daten vom norwegischen Öl- und Gaskonzern Statoil. Das Unternehmen hat sich mittlerweile über die gesamte Arktis ausgebreitet und über 100 Bohrungen nördlich des Polarkreises in Kanada, Grönland, Norwegen und Russland durchgeführt.⁴⁸ Werden die bereits entdeckten Vorkommen in der Arktis mit denen auf der ganzen Welt verglichen, so machen sie bis jetzt weniger als fünf Prozent aus (150 Mrd. BOE), von denen erst ca. ein Fünftel gefördert werden.

Ähnlich wie das USGS vermutet auch Statoil ca. 25 Prozent der unentdeckten weltweiten Rohstoffe in der Arktis. Die Verteilung der Rohstoffe in der Arktis wird jedoch von Statoil anders

⁴⁸ Statoil, 2018.

eingeschätzt. Sie vermuten etwa 50 Prozent der Rohstoffe Offshore und in erster Linie in russischen Gebieten. Doch auch in den Gebieten Norwegens, Grönlands, Kanadas und Alaskas werden Rohstoffe vermutet, welche es lohnt, zu fördern.⁴⁹

Bezüglich der noch nicht gefundenen Rohstoffe kann auch Statoil noch keine genauen Angaben machen, wie diese im Endeffekt gefördert werden können, da auch das Unternehmen die komplizierten Bedingungen in der Arktis anmerkt. Es wurden bereits so gut wie alle arktischen Becken von Statoil untersucht und man kam zu dem Ergebnis, dass alle Vermutungen nach Rohstoffen sehr spekulativ sind. 2017 startete das Unternehmen an fünf Standorten, welche ein hohes Potenzial versprachen, Erdöl zu beinhalten, Bohrungen und es wurde lediglich an einer Stelle eine kleine Ölquelle gefunden. Dies zeigt, wie unvorhersehbar und unberechenbar die Arktis, bezogen auf ihre Rohstoffe, offensichtlich ist.⁵⁰

Es lässt sich abschließend festhalten, dass beide Studien zwar ähnliche Rohstoffvorkommen erwarten, diese aber nach wie vor sehr spekulativ sind. Für die genauere Bestimmung der Rohstoffe müssten neue Technologien entwickelt werden, die den arktischen Bedingungen standhalten. Durch die große Ungewissheit bzgl. Kosten und erwarteter Erträge ist zurzeit eine Investition in die erweiterte Erschließung arktischer Öl- und Gasvorkommen eher unwahrscheinlich. Dies wird auch noch so bleiben, bis die aktuellen Rohstoffquellen die weltweite Nachfrage nicht mehr decken können. Das Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Akteur*innen und Staaten ist in den nächsten Jahren also noch als begrenzt einzuschätzen.⁵¹ Die Euphorie über die reichen Ressourcen in der Arktis wurde aufgrund der schwierigen Bedingungen zunächst gedämpft.

3.3.2 Schifffahrtsrouten in der Arktis

Neben den bereits genannten Rohstoffen sind auch die Seewege in der Arktis von großem internationalem Interesse. In der Arktis selbst ist die Schifffahrt für die Bevölkerung essenziell, da es häufig keine anderen Infrastrukturen für Handel und den Transport von Lebensmitteln oder Rohstoffen gibt. Die arktischen Seewege werden durch den Klimawandel und dem damit verbundenen Rückgang des Meereises aber auch für den globalen Handel immer interessanter. Die Arktis könnte in der Zukunft einen verkürzten Weg zwischen Asien und Europa bieten, welcher sowohl Zeit als auch Kosten gegenüber den gegenwertigen Optionen sparen würde.

⁴⁹ Statoil, 2018.

⁵⁰ Reuters, 2017.

⁵¹ Uebachs, 2018, p. 25.

Die zukünftige Kontrolle über die Seewege in der Arktis ist also von hoher strategischer Bedeutung für die einzelnen Akteur*innen, nicht nur bezogen auf die kürzere Route zwischen Ostasien und Europa, sondern auch aufgrund des Reichtums an Ressourcen wie Gas, Öl und Fischbeständen.⁵² In der Arktis sind die Seewege nicht nur für Wirtschaft und Verkehr, sondern auch für die Sicherheit von strategischer Relevanz.⁵³

Die Verhältnisse in der Arktis weisen regionale Unterschiede auf. Das Eis verschwindet im Osten, in den russischen Gewässern, schneller als im Westen, weswegen die Seewege im Osten jetzt schon länger nutzbar sind. Teile der Nordostpassage waren in den letzten Jahren sogar noch bis Anfang November nutzbar. Aktuell läuft allerdings lediglich zwei Prozent des Welt Handels über die Arktis. Die Routen werden für Öl, Gas und Kohletransporte sowie Fracht mit flexiblen Lieferzeiten genutzt, da der arktische Ozean zurzeit noch zu unberechenbar ist. Im Herbst 2021 mussten russische Eisbrecher mehrere Schiffe aus dem Eis befreien, da sich die Eisdecke schon im Oktober wieder schloss. Im Februar 2022 war seit 2009 zum ersten Mal sowohl die Nordost- als auch die Nordwestpassage für Schiffe nicht passierbar.⁵⁴

Der aktuelle Verkehr in der Arktis beschränkt sich heute noch größtenteils auf Routen zwischen regionalen Häfen und weniger auf den Verkehr zwischen Atlantik und Pazifik. Die direkte Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik über den Nordpol, die Transpolare Passage, würde die kürzeste Verbindung zwischen Asien und Europa darstellen. Durch die stark wechselnden Bedingungen auf den einzelnen Wegen wird immer jeweils die Route befahren, auf der zur jeweiligen Zeit die besten Bedingungen vorherrschen. Die bereits erwähnte Nordostpassage wird noch am meisten frequentiert. Für die 2040er Jahre wird jedoch vermutet, dass alle drei Passagen zunehmend genutzt werden könnten.⁵⁵

⁵² Jacobsen, 2016, p. 6.

⁵³ Paul, 2022, p. 48.

⁵⁴ Ebd., p. 49.

⁵⁵ Ebd.

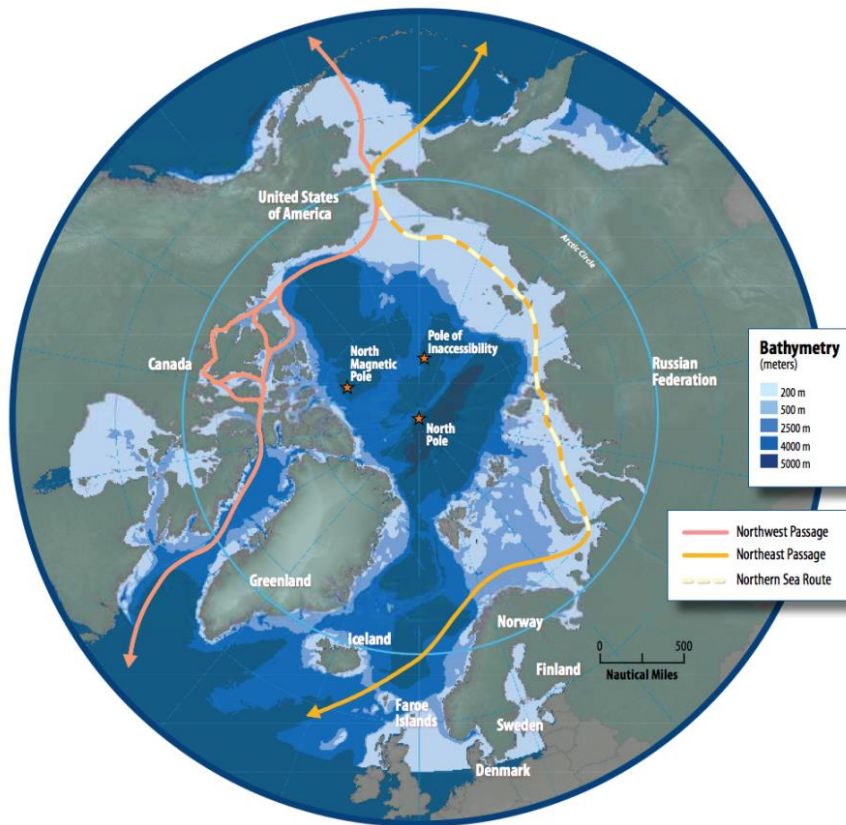


Abbildung 6: Schifffahrtsrouten in der Arktis

Die Nordostpassage führt von der Beringstraße zwischen Russland und Alaska durch die Tschuktschensee, Ostsibirische-See, Laptew- und Karastraße bis in die Barentssee nördlich von Norwegen. Diese Route eignet sich in erster Linie für Fahrten zwischen Nordostasien und Nord-europa.⁵⁶ Innerhalb der Nordostpassage befindet sich die Nördliche Seeroute (NSR), welche von Nowaja Semlja über die Karastraße bis in die Beringstraße führt und die am höchsten frequentierte Route in der Arktis ist. Die Route liegt in der AWZ Russlands und könnte militärisch relevant werden, wenn Streitkräfte aus dem Atlantik in den Pazifik verlegt würden oder umgekehrt.⁵⁷

Die Nordwestpassage führt an der nördlichen Küste Alaskas entlang und durch die Inseln des kanadischen Archipels. Eine genaue Definition der Nordwestpassage gibt es nicht, sondern in erster Linie zwei verschiedene Routen. Die eine der beiden Routen führt südlich durch den Peel-Sound. Sie ist im Sommer überwiegend passierbar, enthält aber schmale und flache Abschnitte, weswegen sie für große Schiffe nicht befahrbar ist. Die nördliche Route wiederum

⁵⁶ Ebd., p. 56.

⁵⁷ Ebd.

führt von der Buffin-Bucht direkt zur Beaufortsee und ist für große Frachtschiffe geeignet. Diese ist jedoch häufig aufgrund des Eises nicht befahrbar.⁵⁸

Im Sommer 2007 zog sich das Eis zum ersten Mal so weit zurück, dass die Nordwestpassage erstmals für Frachtschiffe ohne Begleitung von Eisbrechern passierbar war. Im darauffolgenden Jahr waren erstmals sowohl die Nordwest- als auch die Nordostpassage eisfrei und somit befahrbar für Frachtschiffe.⁵⁹

Die Routen durch die Arktis würden alle drei eine deutliche Verkürzung zu den derzeitigen Schifffahrtswegen darstellen. Dies würde nicht nur Zeit-, sondern auch Treibstoffersparnisse zur Folge haben. Der Weg von Yokohama nach Hamburg macht den Unterschied deutlich. Die aktuelle Route durch den Suezkanal beträgt 11.430 Seemeilen (21.170 km) und die Route durch die Nordwestpassage wäre nur 7.200 Seemeilen (13.330 km) lang.⁶⁰ Auch im Vergleich zu dem Weg durch den Panamakanal könnte die Route über die Arktis deutlich kürzer sein. Die Strecke zwischen London und Tokio beträgt durch den Panamakanal 12.500 Seemeilen (23.000 km) und durch die Nordwestpassage lediglich 8.600 Seemeilen (16.000 km).⁶¹ Es bleibt jedoch auch zu beachten, dass sich die arktischen Routen nicht für jede Verbindung rentieren. Als Grenzen für die rentable Nutzung der arktischen Routen werden Singapur und Gibraltar definiert. Für südlichere Häfen, wie beispielsweise der komplette indische Markt, sind die arktischen Routen nicht interessant.⁶²

Im Vergleich der beiden arktischen Passagen wird in der Nordostpassage das höhere Potenzial vermutet. Dies liegt in erster Linie an den bereits erwähnten klimatischen Unterschieden, woraufhin die Nordostpassage in den letzten Jahren schneller eisfrei war als die Nordwestpassage. Darüber hinaus werden, wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, in der Nordostpassage mehr Rohstoffe vermutet. Russland hat in den letzten Jahren am meisten in der Arktis investiert, weswegen die Infrastruktur in der eurasischen Arktis, bezogen auf Häfen und Eisbrecher, weiter ausgebaut ist.⁶³

Der Schiffverkehr in der Arktis wird von dem Arctic Marine Shipping Assessment Report (AMSA) und der Protection of the Arctic Marine Environment (PAME) in vier verschiedene Kategorien unterteilt:

⁵⁸ PAME, 2021, p. 11.

⁵⁹ Braune, 2016, p. 175.

⁶⁰ Ebd., p. 178.

⁶¹ Ebd.

⁶² Keil, 2015, p. 26.

⁶³ Braune, 2016, p. 179.

1. Destinationale Schifffahrt: Diese Kategorie der arktischen Schifffahrt zeichnet sich dadurch aus, dass die Schiffe ein Ziel in der Arktis ansteuern und im Anschluss zurück Richtung Süden fahren. Dies sind in erster Linie Öltanker und Gastanker sowie Eisbrecher, welche zu wissenschaftlichen Zwecken in der Arktis forschen.
2. Intra-arktische Schifffahrt: Von intra-arktischer Schifffahrt wird gesprochen, wenn Schiffe innerhalb der arktischen Region zwischen zwei Häfen hin und her fahren.
3. Transarktische Schifffahrt: Hier wird der Arktische Ozean vollständig durchquert und dient als Verbindung zwischen Nordpazifik und Nordatlantik.
4. Kabotage (Transportdienstleistungen): Bei dieser Kategorie ist die innerstaatliche Schifffahrt in der Arktis gemeint, welche Rohstoffe und Waren transportiert, beispielsweise Nickelplatten zwischen den Häfen von Dudinka und Murmansk.⁶⁴

Der größte Faktor, weswegen die kommerzielle Schifffahrt die arktischen Seewege noch nicht intensiver nutzt, sind die klimatischen Unsicherheiten und die Unberechenbarkeit der Arktis. Auch in den eisfreien Monaten des Jahres ist der arktische Ozean nicht komplett frei von Eisschollen, weswegen die Schiffe entweder weiterhin von Eisbrechern begleitet werden oder dementsprechend aufgerüstet werden müssen. Die Bedingungen in der Arktis bringen derart große Unsicherheiten mit sich, dass eine genaue Kalkulation von Lieferdauern fast unmöglich ist. Die Routen sind in erster Linie für Massengutfrachter interessant, welche Rohstoffe transportieren.⁶⁵ Für Containerschiffe hingegen ist noch keine ausreichende Infrastruktur mit Umschlagshäfen geschaffen. Hinzu kommt, dass der arktische Ozean an einigen Stellen lediglich zehn bis zwanzig Meter tief ist, wodurch das Gesamtgewicht der Frachter deutlich begrenzt werden muss auf 50.000 Tonnen.⁶⁶ Durch diese Einschränkungen in den küstennahen Nordost- und Nordwestpassagen könnte auf lange Sicht die transpolare Route für diese Schiffe attraktiver werden. Jedoch müsste für eine hochfrequentierte Schifffahrt auf den drei Routen der arktische Ozean weiter erforscht und genauer kartografiert werden. Dies ist in vielen Gebieten noch nicht erfolgt.⁶⁷ Somit fehlten in vielen Regionen der Arktis satellitengestützte Navigationshilfen. Die Infrastruktur an den Küsten Russlands und Kanadas ist ebenfalls nicht ausreichend für Containerschiffe ausgebaut. Neben den bereits angesprochen mangelnden Umschlagshäfen fehlen ebenfalls Nothäfen, in denen notwendige Reparaturen durchgeführt werden können.⁶⁸

⁶⁴ Uebachs, 2018, p. 32f.

⁶⁵ Ebd., p. 33.

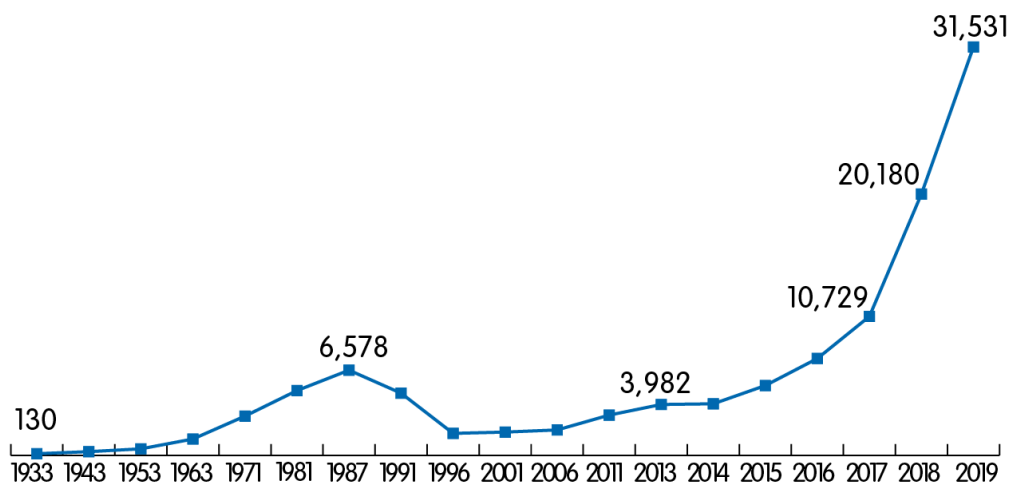
⁶⁶ Langer et al., 2014, p. 296.

⁶⁷ Braune, 2016, p. 184.

⁶⁸ Uebachs, 2018, p. 33f.

Cargo on the North Sea Route 1933 - 2019

total cargo volumes in tons x 1000



Source: SRM on CHNL Information Office, 2020
ECFR · ecf.eu

Abbildung 7: Transportaufkommen auf der NSR in Tonnen

Der Schiffsverkehr in der am meisten frequentierten Route in der Arktis, die NSR, wird seit 2011 vom Northern Sea Route International Office dokumentiert. 2012 passierten 46 Schiffe die NSR, von denen 42 Schiffe auch die Grenzen der NSR passierten und nicht lediglich innerhalb der Route fuhren.⁶⁹ Ein Jahr später wurden bereits 73 Schiffe in der der NSR registriert. Im Jahr 2013 handelte es sich allerdings in erster Linie um Schiffe, welche innerhalb der NSR fuhren und die Grenzen nicht passierten. Die Route wird also vorwiegend für den innerrussischen Schiffsverkehr genutzt. Dies spiegelt auch die Tatsache wider, dass der Verkehr von Schiffen, welche unter ausländischer Flagge fuhren, zwischen 2012 von 28 auf 25 im Jahr 2013 zurückging.⁷⁰ In Prozent gerechnet gingen die Schiffe, welche unter ausländischer Flagge fuhren, von ca. 60 auf 35 Prozent zurück. Auch in den Folge Jahren sind die Transitfahrten durch die NSR zurück gegangen.⁷¹ Ebenso in der Nordwestpassage ist nur noch ein sehr geringes Schifffahrtsaufkommen zu beobachten. Im Jahr 2014 kam es auf der Nordwestpassage zu 13 Durchfahrten und sieben Teildurchfahrten.⁷²

Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungen und den bereits erwähnten schwierigen klimatischen Verhältnissen in der Arktis werden die arktischen Seewege mittelfristig keine Alternative

⁶⁹ Keil, 2015, p. 28.

⁷⁰ Ebd., p. 29.

⁷¹ Uebachs, 2018, p. 34.

⁷² Braune, 2016, p. 180.

für den Containerverkehr zu den herkömmlichen Routen durch den Suez- und Panamakanal bilden. Jedoch könnten die Seewege interessant für den Rohstofftransport werden. In vielen Gebieten Sibiriens, Alaskas und Kanadas gibt es keine Straßenverbindungen nach Süden, so dass Rohstoffe, Geräte und Material für den Abbau von Öl- und Gasfeldern per Schiff geliefert werden müssen und die gewonnen Ressourcen übers Meer abtransportiert werden.⁷³ Diese Zielschifffahrt ist jedoch stark abhängig von der Entwicklung der Rohstoffpreise, ob sich der Abbau und der Transport lohnen.

Es lässt sich abschließend festhalten, dass die arktischen Seerouten auf absehbare Zeit keine Alternative für die kommerzielle Containerschifffahrt darstellen. Dafür sind die Bedingungen in der Arktis noch zu unberechenbar und das Gebiet zu wenig erforscht. Darüber hinaus muss die Infrastruktur wie Häfen und auch die satellitengesteuerte Navigation in der Arktis weiter ausgebaut werden. In den nächsten Jahren könnten die Seewege in der Arktis vor allem für Massenguttransporte interessant werden. Diese sind meist nicht an genaue Lieferdaten gebunden, weswegen die Unsicherheiten in der Arktis nicht so einen großen Einfluss haben. Diese Transporte sind allerdings erheblich von den weiteren Entwicklungen des Rohstoffabbaus in der Arktis abhängig. Wie bereits im Kapitel zuvor beschrieben, sind auch diese nach wie vor von großen Unsicherheiten geprägt.⁷⁴

3.3.3 Ökologische Auswirkungen auf die Arktis

Dieses Kapitel soll sich in erster Linie mit den Bedrohungen für die Umwelt in der Arktis beschäftigen, die mit wachsenden wirtschaftlichen Aktivitäten einhergehen. Bei der Behandlung des Themas wird es allerdings lediglich um einen groben Überblick gehen, da eine genaue Analyse über die komplexen Wirkungen des Klimawandels in der Arktis in dieser Arbeit nicht möglich ist. Nichts desto trotz müssen die Auswirkungen des Klimawandels in dieser Arbeit erwähnt werden, da sie großen Einfluss auf die ökonomischen und geopolitischen Entwicklungen in der Arktis haben.

In der Berichterstattung über den Klimawandel wird die Arktis häufig als Beispiel verwendet, da dort die Auswirkungen am stärksten weltweit zu spüren sind. Besonders das drohende Aussterben der Eisbären wird oft thematisiert. Die Eisbärbestände sind in der Hudson Bay in Ka-

⁷³ Ebd., p. 181.

⁷⁴ Uebachs, 2018, p. 35.

nada von 1987 bis 2004 um 22 Prozent zurück gegangen und der Rückgang steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Klimawandel und dem damit einhergehenden Rückgang des Eises, welches den Eisbären als Jagdgrund dient.⁷⁵ In den kommenden 35 bis 40 Jahren wird ein weiterer Rückgang von ca. 30 Prozent der Bestände erwartet.⁷⁶ Zusätzlich zu der bedrohten Fauna in der Arktis gibt es die indigene Bevölkerung zu betrachten, welche von den Umweltveränderungen betroffen ist. Ungefähr vier Millionen Menschen leben in der Arktis, von denen zehn Prozent zur indigenen Bevölkerung gehören. Die traditionelle Lebensweise der indigenen Bevölkerung, welche eng mit der Umwelt durch Jagen, Viehzucht, Fischen und Sammeln verbunden ist, wird durch die klimatischen Veränderungen bedroht. Global gesehen wird durch das Abschmelzen der Gletscher der Meeresspiegel in den nächsten Jahren um zehn bis neunzig Zentimeter ansteigen und zu Überflutungen führen⁷⁷, wie bereits im Kapitel 2.2 dargestellt.

Der Arctic Marine Shipping Assessment Report aus dem Jahr 2009 kommt zu der Erkenntnis, dass die Schifffahrt in der Arktis eine große Gefahr für das einzigartige Ökosystem darstellt. Die größten Bedrohungen gehen von Schiffsunglücken aus, die zu Ölverseuchungen führen und toxische Chemikalien in das Ökosystem freisetzen.⁷⁸ Das Schiffsunglück 1989 in den Gewässern des Prinz-William-Sunds verdeutlicht die Gefahr von Unglücken in der Arktis. Noch gut dreißig Jahre nach dem Unglück kämpft Alaska gegen die Folgen an. Bei dem Unglück gelangten ca. 42.000 Liter Rohöl ins Meer, was zur Folge hatte, dass 250.000 Seevögel und tausende andere Tiere wie Wale, Seeotter und Robben verendeten. Hinzu kommt, dass sich die Fischbestände vor dem US-Bundesstaat bis heute nicht endgültig erholt haben.⁷⁹ Ein Grund für die verheerenden Folgen ist, dass die Verschmutzungen unter den arktischen Bedingungen nicht so schnell zersetzt werden und die Auswirkungen für die Umwelt somit schlimmer sind als in anderen Regionen auf der Welt.⁸⁰ Die Verdunstung, welche in anderen Regionen als Reinigungsprozesse dient, findet in den eisbedeckten Regionen der Arktis so gut wie gar nicht statt.⁸¹ Darüber hinaus wird das Öl durch die Bewegungen des Eises großflächig und „konserviert“ verteilt. Diese Risiken steigen mit der vermehrten Nutzung arktischer Seewege, besonders aber auch bei der Förderung von Rohstoffen und Rohstofftransporten. Wie im vorigen Kapitel beschrieben, ist dies die Art von Schifffahrt, welche in der Arktis das höchste Potenzial hat. Zusätzlich zu den schlechten klimatischen Bedingungen, welche die Zersetzung von Öl

⁷⁵ Steinicke, 2011, p. 251.

⁷⁶ Braune, 2016, p. 49.

⁷⁷ Uebachs, 2018, p. 36.

⁷⁸ AMSA, 2009, p. 138.

⁷⁹ Braune, 2016, p. 168.

⁸⁰ Uebachs, 2018, p. 36.

⁸¹ Lange, 2014, p. 345.

oder anderen Rohstoffen weniger fördern als in anderen Regionen, kommt noch die schlechte Infrastruktur hinzu, mit der Schiffe geborgen werden und auf Katastrophe schnell reagiert werden könnte. Für solche Unglücke verabschiedete der Arktische Rat 2013 ein Abkommen über die Kooperation bei Such- und Rettungsmaßnahmen sowie über Kooperation bei Ölverschmutzungen in der Arktis und reagierte so auf den AMSA-Bericht von 2009. Die technischen Entwicklungen zur Bekämpfung von Ölverschmutzungen im Meer beschränken sich bisher allerdings größtenteils auf eisfreies Wasser und sind für teilweise eisbedecktes Wasser nicht geeignet.⁸² Lediglich eine von vier bisher verwendeten Methoden zur Bekämpfung und Zersetzung von Öl im Meerwasser erwies sich als umsetzbar in der Arktis. Der Fokus auf Präventionsmaßnahmen sei aktuell entscheidend.⁸³

Zu den potenziellen Schiffsunglücken in der Arktis kommen noch die regulären Verschmutzungen der Schifffahrt wie Abwasser, Müll oder Öl hinzu. Ein Abkommen der Internationalen Maritime Organization (IMO) reguliert das Abladen von meeresverschmutzenden Substanzen. Die genannten Substanzen wie Abwasser, Müll, Öl, aber auch schädliche flüssige Stoffe und verpackte Schadstoffe dürfen laut IMO nicht ins Meer entsorgt werden. Jedoch gibt es für alle aufgeführten Stoffe Ausnahmeregelungen.⁸⁴ Bestimmte Mischungen mit Öl dürfen beispielsweise ins Meer gelassen werden, wenn es sich um sauberen und getrennten Ballast handelt und sich das Schiff jenseits von 50 Seemeilen in Fahrt befindet. Unbehandelte Abwässer dürfen bei einem Abstand von zwölf Seemeilen zur Küste bereits in gewissen Mengen ins Meer eingeführt werden.⁸⁵ Dabei handelt es sich um allgemeine, weltweite Bestimmungen, welche nicht auf bestimmte besonders sensible Ökosysteme angepasst werden. Auch hier wird die vergleichsweise schlechte Infrastruktur in der Arktis zum Problem, da eine umweltgerechte Entsorgung von Schadstoffen in schlecht ausgebauten Häfen schwierig ist. Die hohen Entsorgungskosten in der Arktis führen häufig dazu, dass die Abfälle illegal entsorgt werden.⁸⁶ Bei einer Erhöhung des Schiffverkehrs in der Arktis könnte es zu Verschmutzungen kommen, bei denen aktuell noch nicht abgeschätzt werden kann, wie das sensible Ökosystem reagieren würde. Für ein erhöhtes Schiffsaufkommen ist der Ausbau der Infrastruktur also essenziell.

⁸² Ebd.

⁸³ AMSA, 2009, p. 138.

⁸⁴ Uebachs, 2018, p. 37.

⁸⁵ Ebd.

⁸⁶ AMSA, 2009, p. 141.

Zusätzlich zu den möglichen Verschmutzungen in der Arktis, gibt es noch weitere Faktoren, die das Ökosystem belasten könnten. Eine große Gefahr stellt die Überfischung arktischer Gewässer dar. Durch das Leerfischen küstennaher Meeresregionen dringt der industrielle Fischfang immer mehr in neue Fanggebiete vor. Die schwierige Überwachung des Fischfangs in der Arktis aufgrund von schlechter Infrastruktur und offenem Gewässer könnte zu einer vermehrten Überfischung in den arktischen Gewässern führen und so das Ökosystem weiter belasten.⁸⁷ Durch den Rückgang des Meereises ergeben sich auch für den Fischfang neue Möglichkeiten. Die gefrorene Arktis war bis dato uninteressant für den kommerziellen Fischfang, doch durch den Rückgang des Eises stößt die Fischerei in ganz neue Gebiete vor.⁸⁸

Es lässt sich abschließend festhalten, dass durch erhöhte menschliche Aktivitäten in der Arktis, neue ökologische Gefahren für das Ökosystem entstehen. Dies kann sowohl durch Unfälle ausgelöst werden, aber auch durch den regulären erhöhten Betrieb in der Arktis. Entscheidend ist, die Infrastruktur in der Region den neuen Aktivitäten schnell anzupassen, damit Präventionen getroffen werden können und im Notfall schnell gehandelt werden kann. Hier wird eine enge Kooperation zwischen den Arktisstaaten und dem Arktischen Rat entscheidend sein.

2.3.4 Sicherheitspolitische und militärische Rolle der Arktis

Aus militärischer Sicht war die Arktis bis zum Zweiten Weltkrieg eine gänzlich uninteressante Region, da die klimatischen Bedingungen für Militäroperationen zu extrem waren. Die nördlichen Grenzen der Anrainerstaaten waren durch das Packeis und die Klimabedingungen auf natürliche Art geschützt.⁸⁹ Die technischen Fortschritte beim militärischen Equipment machten im Zuge des Ost-West-Konflikts die Arktis schließlich zu einem geeigneten Einsatzgebiet von Hightech-Waffensystemen.⁹⁰ Im Ost-West-Konflikt hat die Arktis eine sehr entscheidende Rolle, da in keiner Region die Grenzen zwischen der ehemaligen Sowjetunion und den Mitgliedern der North Atlantic Treaty Organization (NATO) geografisch so nah aneinander liegen. Norwegen ist das einzige NATO-Mitglied mit einer direkten Grenze zur ehemaligen Sowjetunion in der Arktis.

⁸⁷ Bartsch, 2011, p. 19.

⁸⁸ Braune, 2016, p. 165.

⁸⁹ Østreng, 1999, p. 21f.

⁹⁰ Zellen, 2009, p. 78.

In den 1950er und 1960er Jahren nutzten die beiden Supermächte den arktischen Luftraum als Angriffsroute für Bomberflugzeuge.⁹¹ Um sich vor gegnerischen Angriffen zu schützen installierten beide Seiten zahlreiche Luftabwehr- und Warnsysteme.⁹² Die USA und Kanada bauten gemeinsam eine Kette von Radarstationen, um auf mögliche Angriffe der Sowjetunion frühzeitig reagieren zu können. Diese Frühwarnsysteme wurden in den 1970er Jahren noch zusätzlich durch interkontinentale ballistische Raketen ergänzt, um Gegenangriffe durchführen zu können.⁹³

Die Sowjetunion hatte mit den Häfen in Murmansk und den Anlagen auf der Kola-Halbinsel zwei wichtige strategische Stützpunkte, welche das ganze Jahr über eisfrei waren. Das gegenseitige Aufrüsten wurde in den 1980er Jahren weiter fortgeführt. Beide Staaten verlegten U-Boote in die Arktis, welche mit Raketen ausgestattet waren, die jeweils eine Reichweite hatten, um das gesamte gegnerische Territorium zu bombardieren.⁹⁴ Zusätzlich zu den U-Booten mit nicht nuklearen Waffen versetzten die beiden Supermächte auch U-Boote mit Atomwaffen in die Arktis. Durch das arktische Packeis konnten die U-Boote leichter operieren, da Überwachungssysteme gestört waren und auch eine visuelle Überwachung durch die undurchsichtige Eisdecke erschwert wurde.⁹⁵ Der hohe Norden wurde im Kalten Krieg immer mehr in die militärischen Operationen einbezogen und die Arktis entwickelte sich zu einer Region der gegenseitigen nuklearen Aufrüstung.⁹⁶

Die ersten Annäherungen zwischen den beiden Staaten kamen 1987 von sowjetischer Seite durch den damaligen Generalsekretär der sowjetischen kommunistischen Partei Michail Gorbatschow, welcher in einer Rede auf der Kola-Halbinsel eine militärische Entspannung sowie eine Zone des Friedens in der Arktis forderte und somit erste Schritte hin zu einer kooperativen Politik in der Arktis ermöglichte.⁹⁷ Nach Ende des Kalten Krieges entspannte sich die militärische Präsenz in der Arktis deutlich. Auf beiden Seiten wurden sowohl U-Boote als auch Sicherheits- und Überwachungsanlagen außer Dienst gestellt. Die sowjetische Regierung versenkte ihre ausgemusterten Atom-U-Boote auf dem arktischen Meeresgrund, wodurch bis heute die Problematik des radioaktiven Mülls besteht.⁹⁸

⁹¹ Østreng, 1999, p. 22.

⁹² Uebachs, 2018, p. 39.

⁹³ Østreng, 1999, p. 22.

⁹⁴ Young, 1992, p. 192.

⁹⁵ Ebd.:193.

⁹⁶ Østreng, 1999, p. 22.

⁹⁷ Uebachs, 2018, p. 39.

⁹⁸ Ebd.

Ein Meilenstein in der arktischen Kooperation war 1996 die Gründung des arktischen Rats. Durch die Gründung des Rates entstand ein zwischenstaatliches Forum, welches die zirkumpolaren Angelegenheiten institutionalisierte.⁹⁹ In Ottawa wurde der Vertrag zur Gründung des Arktischen Rats von den acht Arktis-Anrainerstaaten sowie von Vertreter*innen der Inuit, Saami und der Völker des russischen Nordens unterzeichnet und ein ständiges Beteiligungsrecht garantiert.¹⁰⁰ Die Aufgaben des Rates sind der Schutz der arktischen Umwelt sowie die Abschätzung von Umweltfolgen. Zur Zeit der Gründung des Rates standen weniger die Folgen des Klimawandels im Vordergrund, als viel mehr der bereits erwähnte radioaktive Müll und die Entsorgung anderer Giftstoffe.¹⁰¹ Doch auch in den 1990er Jahren waren die Folgen des Klimawandels bereits zu erkennen und durch die neuen militärischen Technologien und die damit einhergehende neue maritime Erreichbarkeit entwickelten sich neue sicherheitspolitische Bereiche, welche sich in zwei Aspekte unterteilen lassen: 1. Die militärische Sicherheit einzelner Staaten wie der Schutz der nördlichen Staatsgrenzen und 2. Die gemeinsame Sicherheit mehrerer Staaten, die sich mit Piraterie, Terrorismus und Umweltkatastrophen in der Arktis auseinandersetzen.¹⁰²

In den 2000er Jahren wurde die Gefahr von einer militärischen Eskalation in der Arktis im Jahre 2007 wieder relevanter, als die russische Föderation die russische Flagge am geographischen Nordpol am Meeresboden installierte. Darüber hinaus spielt die Arktis auch eine Rolle im US-amerikanischen Kampf gegen den Terrorismus und nukleare Staaten wie Nordkorea oder Iran, da Alaska als Standort für Raketenabwehrsystemen benutzt wird.¹⁰³ In der wissenschaftlichen Literatur wird aufgrund des tauenden Eisschildes in der Arktis wieder vermehrt neues Konfliktpotenzial vermutet. Es sei denkbar, dass die Anrainerstaaten durch die neue maritime Erreichbarkeit Souveränität in der Arktis demonstrieren könnten und arktische Gewässer zur strategischen Abschreckung genutzt würden. Diese Szenarien müssen auch immer im Kontext der gesamtpolitischen Situation gesehen werden, da die Arktis aufgrund ihrer geographischen Lage bei Verschlechterungen der zwischenstaatlichen Beziehungen für Konflikte relevant werden könnte.¹⁰⁴ Hier könnten mögliche Spillover-Effekte auftreten, die im weiteren Verlauf der Arbeit noch genauer untersucht werden.

⁹⁹ Kassow, 2015, p. 1.

¹⁰⁰ Braune, 2016, p. 91.

¹⁰¹ Uebachs, 2018, p. 40.

¹⁰² Akcayoz, et al., 2015, p. 1.

¹⁰³ Zellen, 2009, p. 77.

¹⁰⁴ Uebachs, 2018, p. 40.

Es lässt sich abschließend festhalten, dass sich die sicherheitspolitischen Herausforderungen in der Arktis nach dem Kalten Krieg zunehmend erweitert haben und sowohl militärische als auch zivile Aspekte beinhalten, die teilweise eng miteinander verbunden sind. Das bereits erwähnte Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Rettung von Luft- und Seefahrt in der Arktis 2011 legitimiert gleichzeitig die militärische Präsenz der Anrainerstaaten in der Arktis.¹⁰⁵

Ein Indiz für eine mögliche Konfrontation in der Arktis ist die Tatsache, dass die fünf Küstenstaaten ihre militärische Präsenz und Kapazitäten in den letzten Jahren erhöht haben.¹⁰⁶ Hinzu kommen Veränderungen im Militär, welche auf einen Bezug zur Arktis hindeuten, wie Aufrüstungen mit eis- und schneetauglichen Fahrzeugen, Investitionen in die militärische Infrastruktur, Aufklärungs- und Führungstechnik sowie auch organisatorische Erweiterungen im Militär wie die Ernennung eines Arktis-Kommandos.¹⁰⁷ Besonders Russland hat seit 2014 in der Arktis aufgerüstet. Es wurden Stützpunkte auf Nowaya Semlja, Sewernaja Semlja und im Franz-Josef-Land neu errichtet oder alte sowjetische Stützpunkte wieder in Betrieb genommen.¹⁰⁸ Hinzu kommt das im Dezember 2014 gegründete „Northern Fleet Joint Strategic Command“ mit Sitz in Murmansk, welches als einheitliches Netzwerk für arktische Militäreinrichtungen in der Arktis dienen soll.¹⁰⁹ Auch den Bau von zehn Luftverteidigungs-Radarstationen und die Stationierung von Luftabwehrraketen auf Nowaya Semlja wurde von russischer Seite angekündigt.¹¹⁰ Die dänische Regierung installierte mit dem „Joint Arctic Command“ eine ähnliche Einheit in der Arktis unter der mehrere Regionalkommandos zusammen gefasst werden (Bartsch, 2014, p. 14).¹¹¹

¹⁰⁵ Ebd., p. 41.

¹⁰⁶ Bartsch, 2014, p. 14.

¹⁰⁷ Ebd., p. 14f.

¹⁰⁸ Haftendorn, 2016, p. 102.

¹⁰⁹ Pezard, 2017, p. 12.

¹¹⁰ Amann, 2016, p. 3.

¹¹¹ Bartsch, 2014, p. 14.

4 Die Arktisanrainerstaaten

Nachdem im vorigen Kapitel die Arktis allgemein als Untersuchungsgegenstand vorgestellt wurde, widmet sich dieses Kapitel verstärkt den bereits erwähnten arktischen und „Arktis nahen“ Staaten und ihren jeweiligen Interessen und Zielen in der Region. Jeder Staat wird dafür gesondert vorgestellt und die bereits behandelten wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Themen werden aus der Sicht jedes Staates beschrieben. Wie bereits im vorigen Kapitel angesprochen, ist die Arktis keine Region mehr fernab aller Konflikte, sondern durchaus Gegenstand widerstreitender Interessen.¹¹²

4.1 Russische Föderation

Für Russland hat die Arktis seit jeher eine große Bedeutung, unter anderem deswegen, weil Russlands Rolle als Großmacht hier auch nach dem Zerfall der Sowjetunion zweifelsohne noch vorhanden ist. Das Gebiet der russischen Arktis erstreckt sich über ca. fünf Millionen Quadratkilometer und reicht von der Barentssee über die Karasee, Laptewsee, Ostsibirische See und Tschuktschen See bis hin zur Beringstraße. Mit 24.140 Kilometern ist mehr als die Hälfte der gesamten arktischen Küste der russischen Föderation zuzuordnen.¹¹³

Das Security Council of the Russian Federation (SCRF) veröffentlichte 2009 das Dokument *„Grundsätze der staatlichen Politik der Russischen Föderation in der Arktis für die Zeit bis 2020 und darüber hinaus“*, in dem die russische Regierung ihre Politik in der Arktis vorstellte, welche sich in vier Hauptpunkte unterteilen lässt:

1. Die Nutzung der russischen Arktis als strategische Rohstoffbasis zur sozioökonomischen Entwicklung des Landes.
2. Die Aufrechterhaltung der Arktis als eine Zone des Friedens und der Kooperation.
3. Die Erhaltung der einzigartigen Ökosysteme.
4. Die Nutzung der NSR als eine national einheitliche Verkehrsverbindung.¹¹⁴

In der Erklärung wird die elementare Bedeutung der verfügbaren Rohstoffe in der Region betont, in erster Linie der Offshore-Lagerstätten vor der russischen Küste, wie Erdöl und Erdgas,

¹¹² Paul, 2022, p. 75.

¹¹³ Ebd., p. 76.

¹¹⁴ SCRF, 2009, p. 2.

aber auch die reichen Fischbestände seien wichtig, um international wirtschaftlich wettbewerbsfähig zu bleiben.¹¹⁵ Die Relevanz der Arktis wird auch in den Zahlen des Bruttoinlandsprodukts deutlich. 20 Prozent des BIP und 22 Prozent der gesamten russischen Exporte stammen aus der russischen Arktisregion.¹¹⁶ Die neue Erschließung von Offshore-Lagerstätten sollen in bilateralen und multilateralen Beziehungen zu den anderen Arktisstaaten und Institutionen geschehen. Die Erweiterung der äußeren Grenzen über die 200-Meilen-Zone hinaus ist eines der wichtigsten Punkte in der russischen Arktispolitik. Dabei wird explizit darauf hingewiesen, dass dies in Abstimmung zu den anderen Staaten und dem internationalen Recht geschehen soll, die nationalen russischen Interessen jedoch berücksichtigt werden müssen. Für die Erweiterung der eigenen AWZ intensiviert Russland die geologischen, geophysikalischen sowie hydro- und kartografischen Forschungen, um bei den Vereinten Nationen Untersuchungen vorlegen zu können, welche die Erweiterung des Festlandssockels legitimieren.¹¹⁷

Des Weiteren strebt Russland in seinem Strategiepapier die Intensivierung der nachbarschaftlichen Beziehungen an, welche von beiderseitigem Nutzen und auf der Grundlage von Verträgen und Vereinbarungen basieren sollen.¹¹⁸ Auf eine konkrete Umsetzung wird in dem Papier nicht eingegangen. Die militärische Sicherheit wird hingegen sehr ausführlich betont. Besonders die Sicherung der nördlichen Grenze Russlands hat einen hohen Stellenwert. Genauer ausgeführt sollen dies die Kampffähigkeit der konventionellen Streitkräfte sein, welche die militärische Sicherheit garantieren sollen, eine funktionsfähige Küstenwache, welche Terrorismus auf See, illegale Einwanderung und Schmuggel kontrollieren soll, sowie der Schutz von Meeresressourcen, insbesondere der Fischbestände vor der russischen Küste.¹¹⁹

Darüber hinaus soll die Infrastruktur an der NSR weiter ausgebaut werden, sodass die Route zu einer hoch frequentierten Verkehrsverbindung und Transitstrecke zwischen Eurasien und Nordamerika werden kann. Für den Ausbau der Infrastruktur plant Russland die Modernisierung und den Ausbau von Häfen sowie den Bau von Eisbrecher-, Rettungs-, und Hilfsflotten. Auch die Installation eines Systems zur Überwachung der Navigationssicherheit und des Verkehrs ist von Russland geplant.¹²⁰

¹¹⁵ Zysk, 2010, p. 104.

¹¹⁶ Uebachs, 2018, p. 43.

¹¹⁷ Ebd.

¹¹⁸ SCRF, 2009, p. 2.

¹¹⁹ Ebd., p. 4.

¹²⁰ Ebd., p. 3f.

2013 veröffentlichte Putin eine aktualisierte Version der Strategie, welche sich in den wesentlichen Punkten jedoch kaum von der vorherigen unterschied. Es wird betont, dass die Technologien zur Erschließung von Offshore-Lagerstätten weiterhin nicht ausreichend vorhanden sind und sowohl die Verkehrsinfrastruktur als auch die Infrastruktur zur Gewinnung von Ressourcen unterentwickelt seien.¹²¹

Im Oktober 2020 beschloss Russland eine neue Entwicklungsstrategie für die Arktis, welche Strategien bis zum Jahre 2035 beinhaltet und die russische Arktispolitik prägen soll. Dieses Strategiepapier sollte die 2013 veröffentlichte Entwicklungsstrategie ablösen. Durch den 2021 übernommenen Vorsitz des Arktis-Rats ist die Arktis nochmal stärker in den Fokus der russischen Politik gerückt. In der neuen Strategie geht Russland auf innen- und außenpolitische Veränderungen seit 2013 ein, im Großen und Ganzen basiert die neue Veröffentlichung aber auf Kontinuität. Auch in der neuen Erklärung verweist Russland auf die Möglichkeit von internationalen Kooperationen in der Arktis, die möglichen Bedrohungsszenarien werden aber mehr in den Vordergrund gestellt. Einige zivilgesellschaftliche Organisationen, welche 2013 noch als Partner*innen zur Umsetzung der Strategie genannt wurden, fehlen im neuen Papier, und auch die Einschätzung des Klimawandels hat sich verändert.¹²²

Ein Hauptfokus der neuen Strategie soll auf der Verbesserung der Lebensbedingungen für die Bevölkerung in der Arktis liegen. Hier zeichnet sich seit Ende der Sowjetunion ein starker Bevölkerungsschwund ab, welcher bis 2030 gestoppt werden soll. Jährlich verlassen ca. 18.000 Menschen die arktischen Regionen in Russland, da sich das Leben in der Kälte und teilweisen Dunkelheit nicht mehr lohnt. Die Löhne sind zwar allgemein aufs Land gesehen überdurchschnittlich, aber auch die Lebenshaltungskosten sind höher.¹²³ Zusätzlich zu der Abwanderung kommt die schlechte Infrastruktur hinzu. Der Klimawandel und das damit einhergehende Auftauen der Permafrostböden beschädigt weite Teile der Infrastruktur in der russischen Arktis. Hinzu kommt, dass Bauprojekte nicht umgesetzt werden können, da die nötigen Finanzmittel häufig fehlen. Obwohl bereits 2014 ein Programm für die sozioökonomische Entwicklung in der Region beschlossen wurde, fehlen weiterhin die Gelder aus staatlichen Finanzmitteln. Während für die Arktis in den Jahren 2021 bis 2023 lediglich 17,6 Mrd. Rubel vorgesehen sind, sind zum Vergleich für die Entwicklung der Krim 300 Mrd. Rubel veranlasst worden.¹²⁴ Die größten Infrastrukturprojekte in der russischen Arktis werden von privaten Unternehmen gezahlt, da

¹²¹ Putin, 2013, p. 2.

¹²² Kluge and Paul, 2020, p. 1.

¹²³ Ebd., p. 2.

¹²⁴ Ebd.

über 90 Prozent des russischen Erdgases und 17 Prozent des Erdöls aus der Arktis stammen. Großprojekte wie der Bau von Flüssiggas-Anlagen der Firma Novatek auf den Yamal- und Gydan-Halbinseln sind Projekte, welche die Wirtschaft und die Infrastruktur in der Arktis voranbringen. Auch andere Projekte, wie der Bau von Straßen, Schienen und Häfen entlang der NSR sollen vornehmlich durch privates Kapital umgesetzt werden. Besonders der Ausbau der Infrastruktur an der NSR hat hohe Priorität bei der russischen Regierung, da 2018 das Ziel ausgerufen wurde, das Transportvolumen auf der NSR bis 2024 auf 80 Millionen Tonnen zu vervierfachen. Dieses Ziel wird jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht erreicht werden können.¹²⁵ Der finanzielle Plan für die NSR ist, dass ein Drittel der Kosten für den Ausbau der NSR vom russischen Staat getragen werden und der Rest von privaten Firmen sowie von zukünftigen Nutzer*innen der Route.

Über den Ausbau der NSR hinaus erhofft sich Russland vor allem wirtschaftliche Impulse durch Offshore-Förderung von Öl und Gas in der Arktis. Durch die derzeitigen westlichen Sanktionen gegenüber Russland konnten die ersten Projekte bis jetzt nicht umgesetzt werden, da auch der designierte neue Wunschpartner China nur bedingt Technologien für die seismische Erkundung von Ölfeldern in der Barentssee liefern kann. Hinzu kommt der bereits erwähnte stark schwankende globale Ölpreis, welcher keine Sicherheit darüber gibt, ob sich die Förderung in diesen schwer zugänglichen Regionen lohnen wird. Mit den aktuellen Technologien ist die Förderung von Erdöl erst ab einem Preis von 80 US-Dollar pro Fass rentabel.¹²⁶ Weitere Projekte wie die geplante Erschließung neuer Kohle-Vorkommen gehen auch nur langsam voran und könnten durch die schwindende internationale Nachfrage aufgrund von Klimaschutzprogrammen in den nächsten Jahren nicht mehr rentabel sein.

Ein weiterer sehr zentraler Punkt im russischen Strategiepapier sind die bereits erwähnten neuen Bedrohungsszenarien. Ein sehr zentrales neues Sicherheitsproblem für Russland ist die Sicherung der eigenen Nordküste. Dieser Schutz war bisher durch natürliche Faktoren gegeben, da extreme klimatische Verhältnisse als natürliches Abwehrsystem fungierten. Durch das Schmelzen des Eises ist dieser Schutz nicht mehr gegeben und Russland spricht in seiner Strategie von der Zunahme des Konfliktpotenzials, welches eine Erhöhung der militärischen Präsenz in der Arktis erfordere.¹²⁷ Die russische Regierung sieht sich mit einer „neuen“ Außengrenze konfrontiert, welche sie gegen potenzielle Angriffe verteidigen muss. Angriffe könnten sowohl aus dem Osten über die Beringstraße, als auch aus dem Westen über Stützpunkte auf Grönland und

¹²⁵ Ebd.

¹²⁶ Ebd.

¹²⁷ Ebd., p. 2f.

Norwegen erfolgen. Aus diesem Grund hat die russische Föderation eine Vielzahl von Stützpunkten in der Arktis wiedereröffnet, modernisiert oder neu gebaut und ihre militärische Präsenz deutlich erhöht.¹²⁸ Es sei zu berücksichtigen, dass in Russland das Militär auch für nicht militärische Zwecke verwendet wird, wie beispielsweise die Seenotrettung, weswegen nicht zwingend von einem aggressiven Aufrüsten gesprochen werden kann.¹²⁹ Jedoch sind bereits erste Übungen und Simulationen durchgeführt worden, um potenzielle Ziele in Norwegen oder Finnland angreifen zu können. Hinzu kommen verstärkte U-Boot Patrouillen und der Einsatz von Kampfjets in der Arktis.

Russland plant des Weiteren, seine Rolle als Seemacht weiter zu stärken. Der Fokus liegt hierbei auf der Arktis und dem Atlantik. Die russische Flotte auf der Kola-Halbinsel hat bei der Strategieplanung der Regierung oberste Priorität, da sie einen reibungslosen Verkehr zwischen Pazifik und Atlantik über die NSR gewährleisten und im Konfliktfall das russische Militär bei der Verteidigung unterstützen soll.¹³⁰ Wichtig sei, dass im Konfliktfall der Weg für die eigene Flotte in den Atlantik gesichert sei, den Kontrahent*innen jedoch der Zugang zur russischen Arktis verwehrt wird. Auch weitere militärische Infrastruktur, wie Raketenabwehrsysteme, wurden entlang der NSR installiert. Russlands militärische Strategie in der Arktis ist defensiv angelegt, soll aber im Konfliktfall auf eine Eskalation schnell reagieren und auch offensive Operationen durchführen können.¹³¹

Ein weiterer Punkt der russischen Arktisstrategie ist der Umweltschutz. Durch die bereits erwähnte oftmals veraltete Infrastruktur der russischen Industrie im Norden des Landes kommt es immer häufiger zu Umweltverschmutzungen. 2020 gelangten 20.000 Tonnen Diesel in den Ambranja-Fluss, weil der durch den Klimawandel tauende Permafrostboden unter einem Öltank nachgab.¹³² Aber auch andere Naturkatastrophen wie Waldbrände sind in Sibirien keine Seltenheit.

Die neue Strategie sieht vor, dass die industrielle Infrastruktur in der Arktis modernisiert wird, sodass sie den klimatischen Veränderungen standhält. Darüber hinaus sollen neue Naturschutzgebiete ausgewiesen werden und eine regelmäßige Prüfung über die Verschmutzungen in der Arktis stattfinden. In ihrem Strategie-Papier vermeidet Russland, die Ursachen des Klimawandels zu benennen, obwohl in der vorherigen Fassung von 2013 der von Menschen gemachte

¹²⁸ Weber, 2021, p. 31f.

¹²⁹ Kluge and Paul, 2020, p. 3

¹³⁰ Ebd.

¹³¹ Ebd.

¹³² Ebd., p. 4.

Klimawandel noch erwähnt wurde. Die russische Position zum Klimawandel bleibt also undurchsichtig. Auf der einen Seite nutzt Russland das Thema des Klimawandels, um sich bei den Vereinten Nationen von den USA abzugrenzen, insbesondere als die USA unter Donald Trump aus dem Pariser Klimaabkommen ausgetreten sind. Des Weiteren hat sich Russland ambitionierte Ziele gesetzt, um die eigenen Emissionen zu reduzieren. Auf der anderen Seite hält Russland weiterhin an der Förderung fossiler Brennstoffe fest und will diese in den nächsten Jahren noch intensivieren und weiter ausbauen. Neben Öl und Gas will Russland auch den Abbau von Kohle weiter ausbauen, mit dem Ziel, bis 2035 bis zu 668 Millionen Tonnen pro Jahr zu fördern.¹³³

Schließlich muss angemerkt werden, dass auch Russland an einer internationalen Kooperation in der Arktis interessiert ist, auch wenn die potenziellen Bedrohungen in der Fassung von 2020 mehr im Vordergrund standen. In dem gesonderten Abschnitt über internationale Kooperationen in der Arktis bezieht sich Russland in erster Linie auf ausländische Investitionen. Diese sollen, wenn es nach Russland geht, vor allem in Technologien und den Energiesektor fließen, welche aktuell vom Westen sanktioniert werden.¹³⁴

Darüber hinaus plant Moskau den Ausbau internationaler Kooperationen hinsichtlich der naturwissenschaftlichen Forschung. Es sollen gemeinsame Forschungen zum arktischen Ökosystem und den Effekten der Klimawandels durchgeführt werden. Als Beispiel für ein gemeinsames erfolgreiches Projekt wäre die MOSAiC-Expedition (Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate) zu nennen, welche ohne die russische Expertise nicht umsetzbar gewesen wäre. Diese Mission galt der Erforschung der Ökosysteme in der Arktis und den Auswirkungen des Klimawandels auf die Systeme.¹³⁵ Auch hinsichtlich der Seenotrettung strebt Russland Kooperationen mit anderen Arktis-Staaten an. Hier zeigt sich Russland als engagierter Partner, um das Abkommen zur Seenotrettung (Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic) umzusetzen. Eine Internationalisierung der NSR, wie es in den 1980er Jahren unter Gorbatschow angeregt wurde, ist unter der nationalistischen Politik Putins unwahrscheinlich.¹³⁶

¹³³ Ebd.

¹³⁴ Ebd.

¹³⁵ Ebd.

¹³⁶ Paul, 2022, p. 79.

4.2 USA

Mit dem Kauf Alaskas 1867 vom russischen Kaiserreich wurden die USA zu einem Arktisstaat, welcher über einen unmittelbaren Zugang zum Arktischen Ozean verfügt. Alaska grenzt im Osten an Kanada, im Westen an das Beringmeer, im Norden an den Arktischen Ozean und im Süden an den Golf von Alaska. In der Beringstraße liegen die USA und Russland an der engsten Stelle lediglich 85 Kilometer auseinander, was die Arktis für beide Staaten interessant macht.¹³⁷

Die erste Nennung der Arktis als Interessensgegenstand, in die einer US-amerikanischen Erklärung erwähnt wurde, war 1971 unter Präsident Richard Nixon im „National Security Memorandum“, in dem drei grundlegende Interessen formuliert wurden: 1. Die rationale Entwicklung der Arktis bei gleichzeitiger Minimierung möglicher nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, 2. Die Förderung einer gegenseitig vorteilhaften Zusammenarbeit in den Bereichen Exploration, Ressourcenentwicklung und dem Austausch wissenschaftlicher Daten, und 3. Der Schutz wesentlicher Sicherheitsinteressen durch die Verbesserung militärischer Operationsfähigkeiten, einschließlich der Wahrung des Grundsatzes der Freiheit der Meere und des angrenzenden Luftraums.¹³⁸ Zusätzlich zu diesen Strategiepunkten gründete Nixon die „Interagency Arctic Policy Group“ (IAPG), welche für die Umsetzung und Koordinierung arktischer Politiken zuständig ist.

In der darauffolgenden Amtszeit führte US-Präsident Ronald Reagan die formulierten Ziele aus dem Memorandum fort und beauftragte die IAPG damit, die Zusammenarbeit mit anderen Staaten zu intensivieren und gemeinsame Aktivitäten und Untersuchungen zu priorisieren.

Nach dem Ende des Kalten Krieges und der Zeit der Anspannung, besonders auch in der arktischen Region, verabschiedete die USA 1994 unter Präsident Bill Clinton die „United States Policy of the Arctic and Antarctic Region“, in welcher die Bereitschaft zur Kooperation zwischen den Arktisstaaten, Russland inbegriffen, betont wurde, um eine umweltverträgliche wirtschaftliche Entwicklung in der Arktis voran zu treiben.¹³⁹ Teil dieser Strategie ist es auch gewesen, das Aufflammen neuer Konflikte zu verhindern, jedoch wurde von Seiten des Weißen Hauses insistiert, dass die nationale Sicherheit im Vordergrund stehe, und man müsse sich auch gegen Angriffe aus dem Norden verteidigt werden können.¹⁴⁰ Ein konkretes Interesse der US-amerikanischen Regierung ist dabei die freie Bewegung von Schiffen und Flugzeugen nach

¹³⁷ Ebd., p. 103.

¹³⁸ Uebachs, 2018, p. 44f.

¹³⁹ Ebd., p. 45.

¹⁴⁰ The White House, 1994, p. 2.

dem SRÜ, um die nördlichen Gebiete ausreichend kontrollieren zu können. Aus welchen Richtungen mögliche Angriffe zu erwarten sein könnten, wurde im Strategiepapier nicht explizit benannt. Auch die Offshore-Nutzung von Ressourcen und Rohstoffen sowie die Nutzung von arktischen Seewegen spielten bereits in den 1990er Jahren eine Rolle für die USA. Auch wenn sie zunächst in erster Linie im Zusammenhang mit Umweltverschmutzungen erwähnt werden, kristallisierte sich bereits heraus, dass auch die vermehrte Nutzung zu wirtschaftlichen Zwecken von Interesse war.¹⁴¹

Ein neues und überarbeitetes Strategiepapier wurde 2009 von der US-Regierung veröffentlicht. Kern dieses Papiers war es, auf die Veränderungen und neuen ökonomischen Möglichkeiten und ökologischen Herausforderungen, welche durch den Klimawandel verursacht wurden, einzugehen. Das 2009 veröffentlichte Papier orientierte sich in erster Linie an die von Clinton veröffentlichte Direktive und entwickelte darüber hinaus sieben verschiedene Grundsätze der amerikanischen Arktispolitik, welche auch gleichzeitig Maßnahmen zur Umsetzung beinhalten: 1. Nationale Sicherheit und Heimatschutz, 2. Verstärkte internationale Zusammenarbeit, 3. Lösung von Festlandsockel- und Grenzproblemen, 4. Förderung der wissenschaftlichen Zusammenarbeit, 5. Seeverkehr, 6. Förderung von Wirtschafts- und Energiefragen und 7. Umweltschutz.¹⁴² Besonders auf die Nationale Sicherheit und Heimatschutz wird in der neuen Fassung genau eingegangen. War 1994 noch lediglich von der freien Nutzung der Schifffahrtswege und des Luftraums die Rede, wird 2009 unter anderem auch auf Raketenabwehr, Frühwarnsysteme, strategische Abschreckung, maritime Präsenz und maritime Sicherheitsoperationen eingegangen.¹⁴³ Beim Heimatschutz werden in erster Linie die Verhinderung von Terroranschlägen und die Abschwächung von kriminellen und feindlichen Handlungen gegenüber dem Land aufgeführt, welche zukünftige Terrorattacken zur Folge haben könnten. Darüber hinaus planten die USA eine verstärkte Präsenz in der Region, um die eigenen Interessen in der Arktis schützen und zielführend verfolgen zu können. Dafür sei es wichtig, sich als Seemacht zu präsentieren und vor allem die freie Durchfahrt durch die Northwest- und Nordostpassage zu sichern und die eigenen Meereszonen sowie den Festlandsockel zu schützen.¹⁴⁴ Bezüglich der internationalen Zusammenarbeit erklärten die USA, dass eine verstärkte internationale Kooperation wichtig sei, um auf die Veränderungen in der Arktis bestmöglich reagieren zu können. Hierbei wird die Wichtigkeit des Arktischen Rats hervorgehoben, welcher nach Möglichkeit in der derzeitigen

¹⁴¹ Uebachs, 2018, p. 45.

¹⁴² The White House, 2009, p. 3.

¹⁴³ Uebachs, 2018, p. 46.

¹⁴⁴ The White House, 2009, p. 4.

Form als hochrangiges Forum fortgeführt werden und sich nicht in eine internationale Organisation transformieren solle, um sicherheitspolitische Entscheidungen weiterhin ausschließlich auf nationaler Ebene treffen zu können.¹⁴⁵ Die US-Regierung plant darüber hinaus den Beitritt zur UN-Seerechtskonvention, um so potenziell Ansprüche auf die Ausdehnung des Festlandsockels stellen zu können und somit die eigene AWZ weiter auszudehnen.¹⁴⁶ Ein weiteres Ziel ist die Verbesserung der Infrastruktur entlang der Seewege in der Arktis, um den wachsenden globalen Energiebedarf mit den potenziellen Ressourcen, welche vermutet und teilweise nachgewiesen sind, bedienen zu können. Schließlich fordern die USA eine verstärkte internationale Zusammenarbeit mit den anderen Arktisstaaten, weil die die meisten Ressourcen außerhalb der amerikanischen Hoheitsgebiete vermutet werden.¹⁴⁷

Eine neue Strategie brachte 2013 Barack Obama zu Beginn seiner zweiten Amtszeit auf den Weg. In seiner „National Strategy for the Arctic Region“ steht die verantwortungsvolle Nutzung der Öl- und Gasressourcen in der Arktis im Vordergrund, um die Energieversorgung im Land zu sichern und sich weiter unabhängig von Öl-Importen zu machen.¹⁴⁸ Bei der weiteren wissenschaftlichen Erforschung der Arktis wird in diesem Papier die Wichtigkeit der Kartografie des Arktischen Ozeans betont, um die Ressourcen effizienter und schneller nutzen zu können und die Navigation durch den Ozean zu erleichtern. Die Fortführung der internationalen Zusammenarbeit auf bilateraler und multilateraler Ebene, welche auf Werten und Zielen sowie der Kooperation im Arktischen Rat basieren sollen, werden ebenfalls betont.¹⁴⁹ Die USA seien bereit, die Beilegung von Grenzstreitigkeiten in der Arktis im Sinne des SRÜ zu unterstützen und sprechen sich darüber hinaus zum ersten Mal für eine internationale Zusammenarbeit mit Nicht-Arktisstaaten und nichtstaatlichen Akteur*innen aus, welche ein gesondertes Interesse an der Region haben. Hievon erhofft sich Washington die Umsetzung gemeinsamer Ziele in der Arktis, welche die nationalen Interessen und Ressourcen der einzelnen Arktisstaaten schützen.¹⁵⁰

Mit der Wahl von Donald Trump zum US-Präsidenten 2016 änderte sich die Rolle der USA in erster Linie dahingehend, dass sie aus dem Pariser Klimaschutzabkommen austraten und somit zahlreiche Klimaschutzmaßnahmen zurückgenommen wurden. Die Vorgabe Trumps war es,

¹⁴⁵ Ebd., p. 5.

¹⁴⁶ Ebd., p. 6.

¹⁴⁷ Ebd., p. 10f.

¹⁴⁸ The White House, 2013.

¹⁴⁹ Braune, 2016, p. 105.

¹⁵⁰ Uebachs, 2018, p. 47.

die Ressourcen in der Arktis stärker zu nutzen und die Region weniger zu schützen.¹⁵¹ Anstatt die Emissionen zu reduzieren, wie dies noch im „Clean Action Plan“ unter Obama das Ziel war, veranlasste Trump die verstärkte Förderung von Kohle aus der Arktis, was die Emissionen weiter ansteigen lässt. Im März 2019 veranlasste Trump die Aufhebung eines 52 Millionen Hektar großen Naturschutzgebietes in der Arktis, um dieses für Bohrungen freizugeben. Des Weiteren hob Trump das Abholzungsverbot im Tongass National Forrest auf, einem der größten intakten gemäßigten Regenwälder der Welt, und scheiterte vor US-Gerichten mit einer Vielzahl weiterer Versuche, Umweltschutzmaßnahmen aufzuheben.¹⁵²

Im Mai 2019 kam es innerhalb des Arktischen Rates zu einem Novum, als zum ersten Mal nach einer Sitzung beinahe keine Abschlusserklärung verfasst wurde, da die US-Vertretung, in Person von Außenminister Mike Pompeo, das Wort „Klimawandel“ ablehnte. Am Ende wurde ein mehr oder weniger inhaltsleeres Dokument veröffentlicht. Während auf der Konferenz in Reykjavik der Großteil der Redner*innen auf die Notwendigkeit verwiesen, Emissionen zu reduzieren, um das Klima zu schützen, betonte der US-Energieminister Rick Perry lediglich das große Energiepotenzial in der Arktis.¹⁵³

Der konfrontative Ansatz Trumps wird auch sicherheitspolitisch sichtbar. Die im Juni 2019 veröffentlichte Arktisstrategie der US-Regierung weicht vom zuvor vermittelten kooperativen Ansatz deutlich ab. Sowohl Russland als auch China werden als zentrale Herausforderungen für die Sicherheit und den Wohlstand der USA angesehen.¹⁵⁴ Es wird auf die alten Strukturen während des Kalten Krieges verwiesen und die Arktis als potenzielles Einfallstor für Angriffe auf amerikanisches Territorium angesehen. Daher war ein Ziel der Trump-Regierung die Modernisierung und der Ausbau von Luftwaffenstützpunkten in der Arktis, um das Land bestmöglich verteidigen zu können. Um den amerikanischen Einfluss in der Region weiter zu steigern, machte Trump sogar Andeutungen, Dänemark die Insel Grönland abzukaufen, obwohl von Seiten der USA die Alliierten und Partner als größter strategischer Vorteil in der Region angesehen werden. Der Plan Trumps wurde von Seiten Dänemarks empört zurückgewiesen, mit dem Verweis, dass die Inselbevölkerung über ihren Status entscheiden würde und nicht Kopenhagen. Ein Grund für Trumps Pläne mit Grönland ist das chinesische Großprojekt einer neuen Seidenstraße, in der Grönland eine zentrale Rolle spielen soll. Hinzu kommen die reichen Vorkommen von seltenen Erden, die heute schon zu 90 Prozent von chinesischen Unternehmen abgebaut

¹⁵¹ Paul, 2019, p.2.

¹⁵² Ebd.

¹⁵³ Ebd.

¹⁵⁴ Ebd., p.3.

werden.¹⁵⁵ China hat dementsprechend auch großes Interesse an Grönland. Die US-amerikanische Strategie in der Arktis ist von Großmachtrivalitäten und geostrategischen Planspielen geprägt, bei denen Grönland an der Spitze Nordamerikas liegt und somit eine attraktive Lage für weitere amerikanische Stützpunkte darstellen würde.¹⁵⁶

Im Juli 2018 nahm die US-Marine die 2. Flotte wieder in Betrieb, welche im Kalten Krieg Angriffe im Nordatlantik auf die Sowjetunion ausüben sollte. Das Einsatzgebiet der Flotte wurde auf die Arktis ausgeweitet, wo sie zunächst von Island aus operieren soll. In ihrem Bericht von 2019 schätzt die US-Küstenwache das Konfliktpotenzial mit Russland oder China zwar als gering ein, verwies aber darauf, dass die USA vor großen Herausforderungen mit den beiden Staaten stünden.¹⁵⁷

Die polaren Seerouten, welche sich in erster Linie in den Hoheitsgewässern Kanadas und Russlands befinden und auch von beiden Staaten als innere Gewässer angesehen werden, würden die USA gerne internationalisieren. Besonders die russische Politik zur Nördlichen Seeroute wird von US-amerikanischer Seite kritisiert. Um die eigene Präsenz besonders vor der eigenen Küste zu erhöhen, ist ein Tiefseehafen im Beringmeer geplant, welcher sowohl die Küstenwache als auch die Marine beherbergen soll. Auch die Präsenz von Flugzeugen der Küstenwache und der Marine sollen wieder verstärkt werden. Dafür sollen auf den Aleuten-Inseln Militärstützpunkte wieder mehr genutzt werden und sowohl Flugzeuge als auch Schiffe stationiert werden. Des Weiteren soll der Bau neuer Eisbrecher intensiviert werden. Die US-Küstenwache verfügt lediglich über einen schweren Eisbrecher, weswegen neue Schiffe für die Polareinsätze gebaut werden sollen, die ab 2024 ausgeliefert werden sollen.¹⁵⁸

Aufgrund der geografischen Lage der USA, mit Atlantik, Pazifik und der Arktis im Norden als sichere natürliche Abgrenzungen, spielten arktische Sicherheitsfragen lange keine Rolle in der US-Verteidigungspolitik, und auch in den Strategiezielen für die Arktis bis 2030 wurde militärische Sicherheit nicht erwähnt. Dies beginnt sich jedoch in den letzten Jahren zu ändern. 2018 nahm erstmals seit 1991 die 6. US-Flotte an NATO-Übungen in der Arktis teil, und auch für Luft- und Raketenabwehrsysteme ist die Arktis für die USA relevant, da die kürzeste Strecke für Raketen aus Russland oder China über die Arktis führen würde.¹⁵⁹ Aufklärungen russischer U-Boote wurden 2018 erstmals wieder von der US-Marine zusammen mit der britischen Marine

¹⁵⁵ Ebd.

¹⁵⁶ Ebd.

¹⁵⁷ Ebd.

¹⁵⁸ Ebd.

¹⁵⁹ Ebd., p. 4.

geübt. Die aktuelle maritime Präsenz der USA in der Arktis ist noch sehr gering. Um dies zu ändern, müsste die US-Marine, welche weltweit operiert und gefordert ist, ihre Kapazitäten noch einmal deutlich erhöhen, in erster Linie mit eisfähigen Schiffsklassen.

Das teilweise aggressive Verhalten der Trump-Regierung und vor allem des Außenministers Pompeo wurde von den anderen nordischen Staaten mit Besorgnis zur Kenntnis genommen. Pompeo hatte gefordert, auch sicherheitspolitische Aspekte im Arktischen Rat mehr zu behandeln, der sich bisher ausschließlich mit wissenschaftlicher Zusammenarbeit, Kultur und Umweltthemen beschäftigt hatte. Laut der ehemaligen schwedischen Außenministerin Margot Wallström gefährde die aggressive Haltung der USA die jahrelange Kooperation in der Region und sicherheitspolitische Themen sollten nie Inhalt des Arktischen Rats sein, und dies solle auch so bleiben.¹⁶⁰ Die USA hingegen rechtfertigten ihre Strategie damit, dass die Arktis neue strategische Relevanz erhalten hätte und sowohl China als auch Russland eine Militarisierung der Arktis vorantreiben würden. Daher sei es wichtig, die amerikanische Sicherheit in der Region zu schützen.¹⁶¹

Mit der Wahl Joe Bidens zum US-Präsidenten 2020 entspannte sich die aggressive US-amerikanische Haltung. Die Arktis bleibt auch unter Biden eine geopolitisch und strategisch wichtige Region, welcher mehr Aufmerksamkeit zuteil werden soll. Die verhärteten Fronten mit den nordischen Partnern und auch China, welche noch aus der Trump-Administration stammen, werden von der neuen Regierung wieder zunehmend entspannt. So einigte man sich beispielsweise mit China auf gemeinsame Forschungsprojekte und Arbeitsgruppen zu Klimafragen. Auch die verhärteten Fronten im Arktischen Rat konnten durch Außenminister Blinken beim Ministertreffen im Mai 2021 aufgebrochen werden, indem er eine verstärkte Kooperation mit den anderen nordischen Staaten anstrebte.¹⁶² Die Großmachtrivalität, welche besonders unter Trump vorherrschend war, bleibt global gesehen erhalten, allerdings konnten in der Arktis die Beziehungen wieder entspannt werden.

¹⁶⁰ Paul, 2022, p. 116.

¹⁶¹ Paul, 2019, p. 4.

¹⁶² Paul, 2022, p. 104.

3.3 Kanada

Kanada veröffentlichte im Jahr 2000 das Dokument „The Northern Dimension of Canada’s Foreign Policy“. Diese Erklärung sollte den Rahmen für eine engere Zusammenarbeit mit den eigenen nördlichen Völkern und den zirkumpolaren Nachbarn sein und die kanadischen Interessen in der Arktis verdeutlichen. Schwerpunkte sind die zunehmende Globalisierung, die Auswirkungen des Klimawandels und die Nutzung der Nordwestpassage.¹⁶³ In dem Dokument legte die kanadische Regierung vier übergeordnete Ziele fest: 1. Erhöhung der Sicherheit und des Wohlstandes der kanadischen Bevölkerung, 2. Gewährleistung von Souveränität, 3. Etablierung der Arktis als lebendige geopolitische Einheit, welche in ein regelbasiertes internationales System integriert ist, 4. Förderung der nachhaltigen Entwicklung.¹⁶⁴ Besonders fördern möchte Kanada die Aktivitäten des Arktischen Rats durch finanzielle Unterstützung und die Etablierung eines ständigen Sekretariats, welches den bilateralen und multilateralen Dialog ermöglichen soll.¹⁶⁵ Auch wird in dem Dokument die Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit mit Russland betont. Russland sei ein sehr wichtiger Partner, wenn es um einen wohlhabenden und stabilen Norden ginge.¹⁶⁶ Die rohstoffreiche russische Arktis biete gute Möglichkeiten für kanadische Investitionen.¹⁶⁷ Neben der Intensivierung der Beziehungen untereinander plant Kanada den Ausbau der intra-arktischen Schifffahrt. Hierfür möchte Kanada innerhalb des Arktischen Rats den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Verringerung von Transportkosten verhandeln, sowie die allgemeinen Handels- und Investitionsströme in der Arktis ausbauen und erleichtern.

Das überarbeitete Strategiepapier Kanadas wurde 2008 unter der konservativen Regierung von Stephen Harper veröffentlicht. In „Canada’s Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future“, wird im ersten Satz die fundamentale Bedeutung der Arktis für die kanadische Identität betont.¹⁶⁸ In dem überarbeiteten Papier von 2009 lassen sich vier Kernpunkte erkennen: 1. Ausübung arktischer Souveränität, 2. Förderung der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung, 3. Umweltschutz und 4. Verbesserung der nördlichen Regierungsführung.¹⁶⁹

Die Ausübung der arktischen Souveränität soll in erster Linie durch eine erhöhte Präsenz in der Region umgesetzt werden. Für dieses Vorhaben kündigte die kanadische Regierung seit 2007

¹⁶³ Government of Canada, 2000, p. 2.

¹⁶⁴ Ebd., p. 10., Uebachs, 2018, p. 47.

¹⁶⁵ Government of Canada, 2000, p. 11.

¹⁶⁶ Ebd., p. 14.

¹⁶⁷ Ebd., p. 15.

¹⁶⁸ Government of Canada, 2009, p. 3.

¹⁶⁹ Ebd., p. 4.

zahlreiche Initiativen an, um die militärische Präsenz in der Arktis zu erhöhen. Die Flotte der Küstenwache wurde um einen neuen Eisbrecher und mehrere Patrouillenboote erweitert. Darüber hinaus wurde auch an der Nordwestpassage in die Infrastruktur investiert und neue Anlage- und Betankungsstellen installiert.¹⁷⁰ Des Weiteren bildet Kanada verstärkt Ranger aus der indigenen Bevölkerung aus und baut seine Kooperationen mit den USA bezüglich der Überwachung des nördlichen Luftraums weiter aus.¹⁷¹ Mit diesen Maßnahmen möchte Kanada die arktischen Gebiete besser überwachen und beschützen.

Als weitere Maßnahme im Streben nach Souveränität in der Arktis ist die nationale Abgrenzung durch die Regelungen des SRÜ. Eine hohe Priorität liegt auf der internationalen Anerkennung der kanadischen Ansprüche auf den erweiterten Festlandsockel und die damit einhergehenden souveränen Rechte auf Rohstoffe in dieser Zone. Kanada beruft sich auf das UNCLOS Abkommen, nach dem jedem Küstenstaat eine ausschließliche Wirtschaftszone von 200 Seemeilen vor der eigenen Küste zusteht, welche auf 350 Seemeilen ausgeweitet werden kann, wenn Nachweise vorgelegt werden können, die belegen, dass der Kontinentalsockel die Erweiterung der eigenen Landmasse darstellt. Dafür wurden 2013 die notwendigen geologischen Daten in Zusammenarbeit mit den benachbarten Staaten bei der Festlandsockelgrenzkommission (FSGK) vorgelegt. Bei möglichen Überschneidungen mit Gebieten von anderen Arktisstaaten, spricht sich Kanada für friedliche Lösungen im Rahmen des Völkerrechts aus.¹⁷² Ein Grund für die klare rechtliche Absteckung der Grenzen und AWZ ist für Kanada das gesteigerte Interesse nicht-arktischer Staaten an der Arktis. Kanada akzeptiere keine grundlegende Veränderung der Governance-Struktur und rechtlicher Rahmenbedingungen.¹⁷³ Darüber hinaus ist für Kanada die Kontrolle der Schifffahrt in der Nordwestpassage von hoher Bedeutung, da diese laut der kanadischen Regierung zu inneren Gewässern Kanadas gehöre.¹⁷⁴

Bei der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Arktis betont Kanada die Wichtigkeit von internationalen Institutionen wie des Arktischen Rats. Eine Involvierung anderer Staaten lehnt Kanada ab. Die Verwaltung der Arktis sollte in den Händen der arktischen Staaten bleiben. Kanada strebte verstärkte Zusammenarbeit mit den Mitgliedern des Arktischen Rats an, um Informationen, Kapazitäten und Ressourcen bei Notfällen, Such- und Rettungsaktionen und der Bekämpfung von illegalem Handel zu bündeln.¹⁷⁵

¹⁷⁰ Braune, 2016, p. 108.

¹⁷¹ Government of Canada, 2009, p. 6.

¹⁷² Uebachs, 2018, p. 49.

¹⁷³ Government of Canada, 2009, p. 8.

¹⁷⁴ Ebd., p. 2.

¹⁷⁵ Ebd., p. 5ff.

Die kanadische Arktis verfügt laut dem Dokument über ein großes Potenzial von lebenden und nicht-lebenden Ressourcen und es werden ca. ein Fünftel der weltweiten Erdölvorkommen in der Arktis vermutet, weswegen die kanadische Regierung eine verstärkte Kartierung des Energie- und Mineralpotenzials vornehmen möchte. Der Fokus liegt aber nicht nur auf den Fossilen Rohstoffen. Auch die lebenden Meeresressourcen, wie Fischbestände, sollen erschlossen werden.¹⁷⁶

Zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung in der Arktis wurden von der kanadischen Regierung drei Schwerpunkte formuliert. Der erste Punkt beinhaltet die Schaffung angemessener Bedingungen für eine nachhaltige Entwicklung in der Arktis im internationalen Rahmen. Dabei müssen in der Rohstoffgewinnung Regeln, Richtlinien und Standards entwickelt werden, die einen umweltschonenden Abbau der Rohstoffe festlegen. Hierbei bedarf es einer engen Zusammenarbeit mit den anderen Arktisstaaten. Darüber hinaus liegt der Fokus auf der Schifffahrt, die in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen hat. Die Nordwestpassage, welche von Kanada als innerkanadisches Gewässer proklamiert wird, zeigt für die nächsten Jahre noch nicht das Potenzial, eine Hauptdurchfahrtsroute zu werden. Das Eis ist noch zu mobil und somit zu schwierig einzuschätzen, um die Route verstärkt und hochfrequentiert zu nutzen. Die erhöhte Nutzung der arktischen Wasserwege erfordert aber die Erhöhung von Maßnahmen, um eine maritime Sicherheit zu gewährleisten. Beim Ausbau der Infrastruktur sollen in erster Linie Navigationswarnungen ermöglicht werden und verlässliche meteorologische Informationen bereitgestellt werden.¹⁷⁷

Der zweite Schwerpunkt der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung fokussiert sich auf den Aufbau von Handels- und Investitionsbeziehungen. Diese beinhalten sowohl die Kooperation mit arktischen Staaten als auch mit nichtarktischen Staaten aus Zentralasien, der EU und Osteuropa. Darüber hinaus sollen die Luft- und Seewege verbessert werden, um das Potenzial der Arktis besser nutzen zu können.¹⁷⁸

Der nächste Punkt der Strategie behandelt das menschliche Leben in den arktischen Regionen Kanadas. Die allgemeinen Lebensbedingungen der arktischen Bewohner*innen sollen verbessert werden und die kulturellen Errungenschaften der indigenen Bevölkerung erhalten und gefördert werden. Dazu gehört der Erhalt von indigenen Sprachen und eine Verbesserung des Gesundheitssystems. Aber auch die traditionellen Jagdpraktiken der indigenen Bevölkerung

¹⁷⁶ Ebd. p. 10f.

¹⁷⁷ Ebd., p. 13.

¹⁷⁸ Ebd., p. 14.

sollen weiter unterstützt werden. Besonders die Robbenjagd wird in vielen Nationen kritisch gesehen, Kanada sieht Robben allerdings als eine wertvolle Rohstoffquelle, die in vielen Gegenden der kanadischen Arktis eine fundamentale wirtschaftliche Stütze darstellt.¹⁷⁹

Das dritte Ziel des kanadischen Strategiepapiers widmet sich dem Umweltschutz in der Arktis. Hierbei wird die Wichtigkeit der Arktis auch über ihre Grenzen hinaus betont. Die Veränderungen in der Arktis haben auch großen Einfluss auf den Rest der Welt. Besonders durch die aktuellen Entwicklungen des Klimawandels wird dies deutlich. Daher hat der Schutz der arktischen Umwelt einen hohen Stellenwert in der kanadischen Arktisstrategie. Dies beinhaltet in erster Linie den Schutz des Wassers. Schiffe werden bei der Einfahrt in arktische Gewässer verpflichtet, dies zu melden, um mögliche Verschmutzung nachverfolgen zu können. Das Hauptziel Kanadas ist es, in der Arktis eine Balance zu finden, welche sowohl die nachhaltige Nutzung als auch die wirtschaftliche Entwicklung ermöglicht.¹⁸⁰

Kanadas Ziel ist es auch, beim Umweltschutz eng mit den anderen arktischen Staaten zusammen zu arbeiten. Die Politik basiert auf einem Ökosystem-Verwaltungsansatz, der beinhaltet, dass der Schutz von Tieren und Umwelt nicht an nationale Grenzen gebunden ist. Darüber hinaus soll auch das Wissen der indigenen Bevölkerung mit einbezogen werden, um gefährdete Tierarten wie Eisbären zu schützen. Es sind in der kanadischen Arktis 80 Schutzzonen mit einer Gesamtgröße von 400.000 Quadratkilometern eingerichtet worden, was in etwa 10 Prozent der kanadischen Landmasse in der Arktis entspricht. Der Ausbau dieser Schutzgebiete soll in den nächsten Jahren noch erweitert werden.¹⁸¹

Bei der Bekämpfung des Klimawandels versucht sich Kanada den Umständen anzupassen. Das Hauptziel besteht darin, die Treibhausgase zu verringern.

Des Weiteren legt Kanada Wert darauf, Umweltthemen international zu standardisieren. Es soll ein gemeinsames Regelwerk für die Nutzung der Ressourcen entwickelt werden, um die Arktis möglichst schonend, aber effizient nutzen zu können. Dazu gehört auch, Schadstoffe, die durch Abfallentsorgung entstehen, möglichst zu vermeiden bzw. durch neue Technologien zu verhindern, um die arktische Umwelt zu schützen.¹⁸²

¹⁷⁹ Ebd., p. 14f.

¹⁸⁰ Ebd., p. 16ff.

¹⁸¹ Ebd., p. 15ff.

¹⁸² Ebd., p. 18.

Ein weiterer wichtiger Punkt in der kanadischen Strategie ist, die Forschung in der Arktis weiter zu intensivieren. Kanada möchte die Führung in der arktischen Forschung behalten. Dafür sollen im Norden des Landes eine neue Forschungseinrichtung gebaut werden und 30 bestehende Forschungsinstitutionen aufgerüstet und modernisiert werden.

In der Verwaltung der nördlichen Regionen ist Kanadas Ziel, die indigene Bevölkerung mehr zu integrieren. Dabei versucht das Land, die Erklärung der Vereinten Nationen für die Rechte der indigenen Völker durchzusetzen.¹⁸³ Die Position der indigenen Bevölkerung soll auch weiterhin im Arktischen Rat berücksichtigt und gestärkt werden. In der Verwaltung der Arktis betont Kanada, dass diese den Arktis-Anrainerstaaten vorbehalten sein solle. Als engsten Partner hebt die kanadische Regierung dabei die USA hervor. Die gemeinsamen Themen bilden dabei die Beaufort See, die arktische Forschung und einheimische und nördliche Angelegenheiten. Die anderen Arktisstaaten werden ebenfalls erwähnt. Hier erhofft sich Kanada besonders die Zusammenarbeit im Handel und Transport, Umweltschutz, dem Ressourcenabbau, Management der Meere und Klimawandel.¹⁸⁴ Für die politische Entwicklung in der Region soll weiterhin der Arktische Rat zuständig sein und seine Rolle weiter ausgebaut werden. Die Rolle des Arktischen Rates soll gestärkt werden, da das Interesse von außen weiter steigt. Die bisherige informelle Rolle des Rates soll in eine formelle modifiziert werden, um die Position des Rates zu stärken. Darüber hinaus arbeitet Kanada auch mit anderen internationalen Organisationen zusammen. Besonders im Bereich der internationalen Schifffahrt und dem Klimawandel wird eng mit Organen der Vereinten Nationen zusammengearbeitet. Befürchtungen der NATO und der OSZE, dass die Arktis aufgrund des erhöhten Interesses zu einer Konfliktregion werden könnte, teilt Kanada in seinem Strategiepapier nicht.

Im Strategiepapier von 2008 erklärte Harper die große Bedeutung der Arktis für Kanada. Die Arktis bilde ein transformatives wirtschaftliches Potenzial. Wahrscheinlich als Reaktion auf die russischen Ansprüche von 2007 erklärte Harper, dass die Arktis „unser Land, unser Eigentum und unser Ozean“ sei.¹⁸⁵ Das proaktive Verhalten Russlands konnte bei Kanada in den darauf folgenden Jahren jedoch nicht erkannt werden.

Anders als sein Vorgänger zeigte Justin Trudeau nach seinem Amtsantritt im November 2015 weniger Engagement im Norden. Das 2019 veröffentlichte Rahmenprogramm für die Arktis bis

¹⁸³ Siehe dazu: United Nations Declaration on the Rights of Indigenous People. http://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS_en.pdf [24.06.2022].

¹⁸⁴ Government of Canada, 2009, p. 24ff.

¹⁸⁵ Paul, 2022, p. 118.

2030 erscheint nicht konkret ausgearbeitet und es fehlen Umsetzungs- und Finanzierungsstrategien.¹⁸⁶ In der Neuauflage wird jedoch betont, dass Kanada die wachsende Großmachtkonkurrenz erkannt habe. Auch wenn die Arktis als Region der Stabilität und des Friedens bezeichnet werde, wüchsen die sicherheitspolitischen Herausforderungen, auf die Kanada reagieren müsse. Dafür wurde unter anderem die ablehnende Haltung gegenüber der NATO in der Region aufgegeben.¹⁸⁷

4.5 Dänemark

Dänemark hat seinen Status als Arktischer Staat seinen engen Verbindungen zu Grönland zu verdanken. Seit Juni 2019 ist Grönland innenpolitisch vollständig autonom, wird in außen- und verteidigungspolitischen Angelegenheiten jedoch von Dänemark vertreten.¹⁸⁸ Das Arktis-Strategiepapier Dänemarks¹⁸⁹ wurde 2011 vom dänischen Außenministerium veröffentlicht und umfasst die Strategie Dänemarks, Grönlands und der Färöer-Inseln. Die drei Teile des Königreichs sind gleichberechtigt und haben in ihrer Strategie vier Hauptpunkte formuliert: (1) Eine friedliche, sichere und geschützte Arktis, in der Zusammenarbeit und Kooperation im Vordergrund stehen, (2) eine selbsttragende, nachhaltige Entwicklung der Region unter der Berücksichtigung der indigenen Bevölkerung, (3) ein respektvoller Umgang mit dem fragilen arktischen Ökosystem, Umwelt und Natur und (4) eine enge Kooperation mit internationalen Partnern.¹⁹⁰

Die Seerechtskonvention sieht Dänemarks grundlegende Position für eine konstruktive Zusammenarbeit mit den arktischen Partner*innen und für Lösungen möglicher Konflikte. Dänemark beabsichtigt im Rahmen der völkerrechtlichen Regelungen, durch die Erweiterung des Festlandssockels Ansprüche rund um Grönland und die Färöer-Inseln geltend zu machen. Dabei handelt es sich unter anderem um den geografischen Nordpol, nördlich von Grönland.¹⁹¹ Die Wahrung des Friedens ist für Grönland ein zentraler Punkt in seiner Strategie, weswegen die Regierung dafür plädiert, ungelöste maritime Grenzstreitigkeiten zwischen den fünf arktischen Staaten nach internationalem Recht zu lösen.¹⁹² Des Weiteren spricht sich Dänemark für eine Verbesserung der maritimen Sicherheit aus, welche durch Präventionsmaßnahmen erreicht werden

¹⁸⁶ Tømmerbakke, 2019.

¹⁸⁷ Paul, 2022, p. 119.

¹⁸⁸ Uebachs, 2018, p. 51.

¹⁸⁹ Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011: *Strategy for the Arctic 2011-2020*, Kopenhagen.

¹⁹⁰ Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 11f.

¹⁹¹ Ebd.:14.

¹⁹² Uebachs, 2018, p. 52.

soll. Dänemark möchte, um die maritime Sicherheit zu verbessern, neue Schifffahrtsrouten prüfen¹⁹³, und stimmt für eine allgemein erhöhte militärische Präsenz in arktischen Gewässern, um die Souveränität zu gewährleisten. Dabei wird sich in dem Dokument auf das „Danish Force Agreement 2010-2014“ bezogen, in dem die Verteidigung Dänemarks und die militärischen Aktivitäten und Aufgaben im Vordergrund stehen. Die Hauptziele in dieser Strategie sind (1) die Zusammenlegung der Streitkräfte aus Grönland und der Färöer-Inseln zu einem Arktis-Kommando, (2) die Gründung einer Arctic Response Force, welche in der Region die nationale Souveränität sichern soll, (3) eine Risikoanalyse möglicher Konflikte und (4) die Eruierung zukünftiger Ziele für das Militär.¹⁹⁴ Premierministerin Mette Frederiksen formulierte im Sommer 2019 bei einem Besuch des US-Außenministers Blinken, „dass das dänische Königshaus, die Vereinigten Staaten und die NATO die entscheidende Rolle in der Arktis spielen – und nicht andere“.¹⁹⁵

Die Gewinnung von Rohstoffen in der Arktis soll nach der dänischen Regierung in einem nachhaltigen Rahmen praktiziert werden, um das fragile Ökosystem und auch die indigene Bevölkerung zu schützen. Grönland verfüge über große Mengen an Mineralressourcen, die nach höchsten internationalen Standards und mit großen Erlösen für die einheimische Bevölkerung abgebaut werden sollen. Der Abbau soll in Kooperation mit internationalen Partner*innen durchgeführt werden.¹⁹⁶ Neben den Mineralressourcen wird auch ein großer Fokus auf die Fischfanggründe gelegt. Hier strebt Dänemark ebenfalls eine nachhaltige Fischfangstrategie an, um den wichtigen Wirtschaftsfaktor für Grönland und die Färöer-Inseln zu schützen. IUU-Fischerei soll durch verschärfte Kontrollen in Zusammenarbeit mit internationalen Partner*innen verhindert werden.¹⁹⁷

Ähnlich wie Norwegen und Kanada hebt Dänemark in Bezug auf die internationale Zusammenarbeit die Wichtigkeit des Arktischen Rates hervor. Ergänzend zum Rat sollen die fünf arktischen Staaten über die Angelegenheiten in der Region entscheiden, insbesondere bei Themen wie möglicher Festlandsockelerweiterungen. Neben diesen Kooperationen peilt Dänemark bilaterale Kooperationen mit nicht-arktischen Staaten wie der EU, China, Südkorea und Japan an, die an den Potenzialen der Arktis Interesse zeigen.¹⁹⁸ Im Gegensatz zu anderen Arktisstaaten

¹⁹³ Ebd.

¹⁹⁴ Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 21.

¹⁹⁵ Paul, 2022, p. 128.

¹⁹⁶ Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 24.

¹⁹⁷ Uebachs, 2018, p. 52.

¹⁹⁸ Ebd., p. 53.

wie den USA und Russland hat Dänemark einen Beobachterstatus Chinas im Arktischen Rat begrüßt, um Investitionen aus Asien zu ermöglichen.¹⁹⁹

Die USA fordern Dänemark auf, sein Militär zu modernisieren, da es nicht in der Lage sei, Grönland bei einem möglichen Angriff zu verteidigen. Bei einem Verlust Grönlands würde Dänemark 98 Prozent seines Territoriums verlieren. Daher wurde im Februar 2021 beschlossen, die Militärausgaben um 425 Mrd. US-Dollar zu erhöhen. Dies soll in erster Linie in die Luftüberwachung wie Drohnen und Radaranlagen investiert werden.²⁰⁰

4.4 Norwegen

Am 9. Februar 1920 wurde in Paris der Spitzbergenvertrag unterzeichnet, welcher Norwegen die volle Souveränität über das 300 Seemeilen entfernt liegende Svalbard-Archipel (Spitzbergen) zusicherte.²⁰¹ Der Vertrag sichert allen Unterzeichner*innen²⁰² die Nutzung des Archipels für wissenschaftliche und wirtschaftliche Zwecke unter der Berücksichtigung der norwegischen Hoheitsrechte zu.²⁰³ Norwegen hingegen darf keine militärischen Stützpunkte auf dem Archipel errichten oder den Bau durch andere Nationen zulassen. Die Fischfangrechte in der AWZ um Spitzbergen herum sind Norwegen vorbehalten.²⁰⁴

2006 formulierte die norwegische Regierung erstmals eine eigene Strategie für die Arktis.²⁰⁵ Als Hauptziel wurde die nachhaltige Entwicklung der Region formuliert, welche in einem Gleichgewicht zwischen dem Schutz der Umwelt und der Nutzung der Ressourcen stehen soll.²⁰⁶ Die nationalen Interessen Norwegens basieren in der Erklärung auf drei Punkten: (1) die Stärkung der nationalen Präsenz, (2) eine Erhöhung der Aktivitäten in relevanten Handlungsfeldern wie Umwelt- und Ressourcenmanagement, Sicherheits- und Notfallreaktionssysteme, Fischerei und Forschung, sowie (3) die Weiterentwicklung von Wissen zur effizienten und nachhaltigen Nutzung der Arktis.²⁰⁷

¹⁹⁹ Paul, 2022, p. 129.

²⁰⁰ Gronholt-Pedersen, 2021.

²⁰¹ Uebachs, 2018, p. 50.

²⁰² Svalbard-Vertrag, 1920. Vertrag zwischen Norwegen, den Vereinigten Staaten von Amerika, Dänemark, Frankreich, Italien, Japan, den Niederlanden, Großbritannien und Irland sowie den britischen Übersee-Domizilen und Schweden über Spitzbergen, unterzeichnet in Paris am 9. Februar 1920.

²⁰³ Bartsch, 2011, p. 37.

²⁰⁴ Svalbard Treaty, 1920, p. 2.

²⁰⁵ Siehe dazu: (Ministry of Foreign Affairs of Norway, 2006.

²⁰⁶ Uebachs, 2018, p. 50.

²⁰⁷ Ministry of Foreign Affairs of Norway, 2006, p. 7.

Drei Jahre später veröffentlichte Norwegen eine überarbeitete Version seiner Arktisstrategie²⁰⁸, in der sieben Punkte herausgearbeitet wurden:

- (1) Die kartografische Erforschung der Arktis soll weiter intensiviert werden, um die Potenziale der Region besser nutzen zu können.
- (2) Die Sicherheit für die Schifffahrt soll durch eine bessere Überwachung mit Notfallreaktion und Seeverkehrssicherheitssystemen gewährleistet sein. Dafür sollen Systeme mit Echtzeit-Informationen den Schiffen in der Arktis zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus soll die Zusammenarbeit mit Russland bei möglichen Ölkatastrophen intensiviert werden.
- (3) Die Zusammenarbeit mit Russland soll auch in der Fischerei intensiviert werden. Besonders in der Bekämpfung von illegaler, unangemeldeter und unregulierter (IUU-) Fischerei. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die Fischgründe in der Arktis nachhaltig befischt werden, da die Fischgründe in der Region eine wesentliche wirtschaftliche Grundlage für die Bevölkerung darstellen.
- (4) Durch den erhöhten Schiffsverkehr sollen neue Werften und Häfen gebaut werden, die sowohl den industriellen- als auch den touristischen Schiffsverkehr bedienen können. Die Industrie an der Küste Norwegens soll ausgebaut werden, um die Fisch-Verarbeitung und Rohstoffverarbeitung zu intensivieren.
- (5) Des Weiteren plant Norwegen den Ausbau der Infrastruktur in Küstennähe.
- (6) Die Souveränität Norwegens soll durch eine erhöhte militärische Präsenz und verstärkte Aktivitäten der Küstenwache gewährleistet werden. Dabei sollen die Fischfanggebiete vor dem norwegischen Festland und um Spitzbergen überwacht werden und eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit gefördert werden.
- (7) Der letzte Punkt setzt sich für eine verstärkte Sicherung indigener Völker und deren Kulturen ein.²⁰⁹

Die aktuelle Arktispolitik Norwegens²¹⁰ stammt aus dem Jahr 2017 und propagiert die nachhaltige Entwicklung von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Durch eine gute Ausbildung von Fachkräften in der Forschung und durch neue Technologien erhofft sich Norwegen, die Ressourcen der Arktis zu Land und zu Wasser effektiver nutzen zu können. Die verschiedenen Ressourcen in der Arktis stellen einen wichtigen Teil der norwegischen Wirtschaft dar. Fischerei, Aquakulturen, Tourismus und Rentierzucht sind wichtige wirtschaftliche Zweige in der

²⁰⁸ Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs of Norway, 2009.

²⁰⁹ Uebachs, 2018, p. 50f.

²¹⁰ Government of Norway, 2017.

norwegischen Arktis. Um diese Industrien zu schützen, sollen die Treibhausgas-Emissionen und andere Umweltverschmutzungen reduziert werden. Die Region hat auch gesellschaftlich einen hohen Stellenwert für Norwegen, da etwa 10% der Bevölkerung Norwegens in arktischen Gebieten leben. Kein anderes Land hat einen höheren Anteil.²¹¹

Neben dem Arktischen Rat als internationales Forum hat Norwegen noch ein nationales Forum gegründet mit der norwegischen Regierung, den regionalen Vertreter*innen der arktischen Gebiete und der Samédiggi, dem Parlament der Sami. Themenbezogene Expert*innen und Akteur*innen werden zusätzlich zu bestimmten Debatten eingeladen. Um eine erfolgreiche und nachhaltige Arktispolitik zu betreiben, sei besonders regionales und indigenes Wissen von besonderer Bedeutung.²¹²

Die norwegischen Ziele in der Arktis wurden in fünf Punkte unterteilt: (1) Internationale Kooperation, (2) wirtschaftliche Entwicklung, (3) Wissenserweiterung, (4) Infrastruktur und (5) Umweltschutz. In der internationalen Kooperation soll in erster Linie die Sicherheit in der Arktis weiter garantiert werden. Norwegen betont, dass UNCLOS den rechtlichen Rahmen für den arktischen Ozean bilden solle. Darüber hinaus soll eine grenzüberschreitende Kooperation mit den anderen Arktisstaaten gefördert werden, um Themen wie Klimawandel, Umweltschutz, Ressourcenverwaltung, Gesundheit und maritime Sicherheit gemeinsam zu bearbeiten. Des Weiteren soll die nachhaltige Entwicklung der arktischen Region in Kooperation mit den anderen Staaten vorangebracht werden. Bei diesen Zielen soll der Arktische Rat eine Hauptrolle übernehmen.²¹³

Bei der wirtschaftlichen Entwicklung der Arktis ist es das Ziel Norwegens, dies immer in einem nachhaltigen Rahmen, bezogen auf Umwelt und Gesellschaft, zu fördern. Um dies zu gewährleisten, sollen die Forschung und neue Technologien weiter entwickelt und ausgebaut werden, um sich so auch Vorteile gegenüber anderen Akteur*innen zu schaffen. Die entscheidenden Industrien für Norwegen sind die Fisch- und Meeresfrüchteindustrie, Öl- und Gasförderung, sowie die Schifffahrt. Andere Industrien wie erneuerbare Energie, Tiefseebergbau oder der Tourismus gewinnen an Relevanz für Norwegen.²¹⁴

²¹¹ Government of Norway, 2017, p. 7.

²¹² Ebd., p. 2.

²¹³ Ebd., p. 15ff.

²¹⁴ Ebd., p. 17ff.

Das dritte Ziel, die Wissenserweiterung, unterteilt sich in drei Unterkategorien. Norwegen will zum einen führend bleiben, was das Wissen über die Arktis betrifft. Dafür sollen neue Forschungseinrichtungen und Schiffe gebaut werden, die auch in den schwierigen klimatischen Bedingungen der Arktis verlässlich arbeiten können. Als nächstes soll es einen engeren Austausch zwischen Politik, Wirtschaft und Forschung geben, um das Wissen bestmöglich zu nutzen und so Innovationen in der Arktis vorantreiben zu können. Als drittes Ziel wird eine verbesserte Bildung in den Schulen und Universitäten angestrebt, damit die unterdurchschnittliche Zahl an Abschlüssen im Norden Norwegens angehoben wird.²¹⁵

Der Ausbau der Infrastruktur in den arktischen Gebieten Norwegens ist in erster Linie wichtig für die Wirtschaft und den Handel, welche ein verlässliches und gut ausgebautes Transportsystem benötigen. Dafür wurde ein „National Transport Plan“ entwickelt, welcher von 2018 bis 2029 umgesetzt werden soll. Für die Umsetzung wurden 40 Mrd. Norwegische Kronen²¹⁶ bereitgestellt. Zum Ausbau der Infrastruktur zählt auch der bessere Zugang zu Energie und digitaler Infrastruktur. Die Umsetzung der Infrastrukturpläne soll umweltschonend ohne Verschmutzung der Umwelt durchgeführt werden.²¹⁷

Der Umweltschutz ist auch Teil der bereits genannten Ziele, wird aber aufgrund seiner Wichtigkeit noch einmal gesondert genannt. Zusätzlich zu den genannten Bereichen, in denen der Umweltschutz und eine nachhaltige Entwicklung angestrebt werden, sollen in erster Linie die Lebensräume gefährdeter Spezies und sensible Ökosysteme geschützt werden. Die Naturräume und Ressourcen sollen nachhaltig genutzt und die Treibhausgasemissionen reduziert werden, um die arktische Natur nicht unnötig zu belasten.²¹⁸

Die geographische Lage Norwegens macht das Land zu einem entscheidenden Akteur in der Arktis. Als Staat mit direkter Grenze zu Russland hat Norwegen eine Sonderrolle unter den arktischen Staaten erlangt und fungiert häufig als Vermittler und Projektträger.²¹⁹ Norwegen bemüht sich seit Jahren darum, Russland enger in die kooperativen Netzwerke der europäischen Arktis einzubinden. Darüber hinaus befindet sich seit 2013 das Sekretariat des Arktischen Rates in Tromsø.²²⁰

²¹⁵ Ebd., p. 27ff.

²¹⁶ Dies entspricht etwa 3,9 Mrd. Euro (Stand 06/2022).

²¹⁷ Government of Norway, 2017, p. 31ff.

²¹⁸ Ebd., p. 35ff.

²¹⁹ Rowe, 2018, p. 70ff.

²²⁰ Paul, 2022, p. 137.

In seiner Außen- und Sicherheitspolitik versucht Norwegen sowohl als Mitglied der NATO zu fungieren, aber auch gute und enge Verbindungen zu Russland zu unterhalten. Es wird versucht, ein Gleichgewicht herzustellen zwischen Abschreckungsübungen mit der NATO, ohne Russlands Sicherheitsgefühl zu verletzen. Dies zeigt sich darin, dass Norwegen einerseits an den Übungen der NATO teilnimmt, auf der anderen Seite eine dauerhafte Präsenz von NATO-Truppen in der Region nicht zulässt.²²¹ Die Beziehungen zwischen Russland und Norwegen haben sich seit dem Krieg in Georgien 2008 abgekühlt. Die gegenseitigen Provokationen nehmen zu. Die ruhigen 2000er Jahre sind Vergangenheit und im norwegischen Verteidigungsplan von 2020 wird von einer neuen und sich verschlechternden Sicherheitssituation gesprochen.²²²

Das NATO-Verteidigungsbündnis ist ein Hauptpfeiler der norwegischen Verteidigungspolitik, da das Land im Falle eines Angriffs darauf angewiesen wäre. Durch die erhöhten militärischen Aktivitäten Russlands erhöhte auch Norwegen gemeinsam mit den USA seine Präsenz in der Arktis. Durch die direkte Grenze zu Russland und dem großen Know-How über die Arktis ist Norwegen ein entscheidender Akteur in der NATO bei Arktisangelegenheiten.²²³

Das grundsätzliche Interesse der norwegischen Regierung besteht darin, dass die Arktis eine Zone des Friedens bleibe, in der sich alle Akteur*innen an internationales Recht halten. Durch die erhöhte russische Präsenz sei Norwegen jedoch darauf angewiesen, sich auf alle Eventualitäten vorzubereiten. Diese Maßnahmen zu treffen falle in erster Linie in den Aufgabenbereich der NATO.²²⁴

Maßnahmen für die veränderte sicherheitspolitische Lage sind bereits eingeleitet worden. So wurde eine U-Boot-Basis aus dem Kalten Krieg nördlich von Tromsø wieder eröffnet. Darüber hinaus sind die Kooperationen mit den USA weiter intensiviert worden, da den USA Flughäfen für Militäroperationen zur Verfügung gestellt wurden.²²⁵

Das Verhältnis zwischen Norwegen und Russland bleibt weiter angespannt. Während Norwegen in der Kommunikation auf Transparenz setzt und seine Manöver ankündigt, gibt Russland seine Übungen nicht bekannt. Die Kooperation zwischen den beiden Ländern beschränkt sich aktuell in erster Linie auf Such- und Rettungseinsätze.²²⁶

²²¹ Hilde and Wideberg, 2014, p. 204f.

²²² Norwegian Ministry of Defence, 2020, p. 2.

²²³ Paul, 2022, p. 139f.

²²⁴ Ebd.:140.

²²⁵ Ebd.:141.

²²⁶ Ebd.

4.6 Globale Akteur*innen (China, EU, NATO)

Neben den zuvor behandelten fünf direkten Anrainerstaaten des Arktischen Ozeans spielen, doch wie bereits erwähnt, auch andere Akteur*innen in der Region eine Rolle und werden diese auch in den nächsten Jahren intensivieren. Der Arktische Rat verleiht einzelnen Staaten und Organisationen einen Beobachterstatus, um sie enger in die Angelegenheiten der Arktis einzubinden. Dieser Status bleibt so lange aufrecht, wie Konsens darüber besteht, und wird dann aberkannt, wenn gegen die Ottawa-Deklaration,²²⁷ der Gründungsvertrag des Arktischen Rats, verstoßen wird.²²⁸ Aktuell besitzen 13 Staaten den Beobachterstatus im Arktischen Rat, von denen mit Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Polen, Spanien und dem Vereinigte Königreich ein Großteil der EU, der NATO oder beiden angehören. Im Zuge einer Erweiterung wurden 2013 fünf asiatische Länder mit China, Indien, Singapur, Südkorea und Japan zugelassen.²²⁹ Damit teilen sich die Beobachterstaaten in einen europäischen und einen südostasiatischen Block auf.

Dieses Kapitel soll sich mit den globalen Akteur*innen auseinandersetzen, welche keinen direkten Zugang zum arktischen Ozean haben. Der Fokus liegt auf China und seinen Zielen in der Region, sowie der EU und der NATO, die einen Großteil der Beobachterstaaten vertreten.

3.6.1 China

Durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufstieg Chinas in den letzten Jahrzehnten hat sich das Land auch zu einem ernstzunehmenden Akteur in der Arktis entwickelt. Als Mitunterzeichner des Spitzbergen Vertrags 1920 hat China auch einen rechtlichen Zugang zur Arktis für Forschungszwecke. Die erste chinesische Forschungsstation auf Spitzbergen wurde 2004 eröffnet. Die Schwerpunkte der Forschung liegen auf Atmosphäre, Klima, Umwelt, Gletscherkunde, Ozean und Weltraum und sollen die Navigation, Sicherheit und Logistik in der Region verbessern.²³⁰ Die Forschungen werden in erster Linie durch die 1981 gegründete Chinese Arctic and Antarctic Administration (CAAA) durchgeführt. Seit 2007 hat China einen ad-hoc-Beobachter-Status im Arktischen Rat und, wie bereits in der Einleitung zu diesem Kapitel erwähnt, seit 2013 auch einen permanenten Beobachterstatus.²³¹ Durch diesen Status hat China Zugang zu allen Sitzungen und Planungen des Arktischen Rates, auch wenn es nicht aktiv mitentscheiden

²²⁷ Siehe dazu: (Arctic Council, 1996).

²²⁸ Paul, 2022, p. 167.

²²⁹ Ebd., p. 168.

²³⁰ Ebd., p. 170.

²³¹ Uebachs, 2018, p. 58.

kann.²³² 2014, ein Jahr nach dem Erhalt des Beobachterstatus, erklärte der chinesische Präsident Xi China zu einer „polaren Großmacht“²³³, was das neue Selbstbewusstsein Chinas widerspiegelte. Die Interessen, welche China in der Arktis und Antarktis verfolgt, spielen in der übergeordneten Strategie des Landes jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Für die Belt and Road Initiative (BRI) bietet das Nordpolarmeer neben dem indopazifischen Seeweg und dem Seeweg durch das Mittelmeer einen dritten zentralen maritimen Seeweg.²³⁴

Der Konteradmiral Yin Zhuo erklärte 2010, dass die Arktis allen Menschen der Welt gehöre und keine Nation souveräne Rechte auf das Gebiet habe.²³⁵ Diese Behauptungen stützt Zhuo auf Artikel 89 des SRÜ, nach dem kein Staat den Anspruch auf Souveränität auf Hoher See stellen dürfte.²³⁶ Als Hohe See wird die Zone außerhalb jeglicher AWZ definiert.²³⁷ Bei der Behauptung Zhuos wird jedoch außer Acht gelassen, dass in Art. 76 die völkerrechtliche Erweiterung des Festlandssockels über die 200 Seemeilen hinaus verankert ist. Dadurch hat ein Küstenstaat theoretisch auch exklusive Ansprüche über seine ursprüngliche AWZ hinaus.²³⁸ Durch diese Äußerungen seien jedoch viele Befürchtungen und Vermutungen über die chinesischen Absichten in der Arktis der westlichen Länder bestätigt worden.²³⁹ Inwieweit diese Aussagen den tatsächlichen chinesischen Interessen entsprachen, kann nur spekuliert werden. Das UNCLOS gibt China in seinen Forderungen und Ansichten jedoch Recht. Laut des Abkommens haben alle Länder das Recht, an der Nutzung vom freien, nicht territorialisierten Arktischen Ozean gleichberechtigt zu partizipieren.²⁴⁰ Dies gilt so lange, bis die internationalen Gewässer in der Zukunft aufgeteilt werden könnten. Daher betont China seit mehreren Jahren seine Ansprüche in der Region und untermauert diese mit verstärkten arktischen Aktivitäten.

Im Rahmen der High North Study Tour 2009 hielt der damalige stellvertretende Außenminister Chinas Hu Zhengyue eine Rede²⁴¹ auf Spitzbergen, welche eine zurückhaltende Haltung Chinas in der Arktis deklarierte. Die Rede wurde 2010 auf der offiziellen Seite des chinesischen Außenministeriums veröffentlicht und beinhaltet vier Punkte, welche eine gute gegenseitige Partnerschaft gewährleisten sollen. Die Rechte von arktischen und nicht-arktischen Staaten sollen gegenseitig nach Völkerrecht anerkannt werden. Gegenseitiges Vertrauen sei die Basis für eine

²³² Kopra, 2013, p. 4.

²³³ Brady, 2017, p. 3.

²³⁴ Paul, 2022, p. 169.

²³⁵ Chang, 2010.

²³⁶ SRÜ, 1982: Art. 89.

²³⁷ Ebd.

²³⁸ SRÜ, 1982: Art. 76.

²³⁹ Wright, 2013, p. 5.

²⁴⁰ Weber, 2021, p. 35.

²⁴¹ Siehe dazu: (Ministry of Foreign Affairs people's Republik China, 2010).

gute und erfolgreiche Zusammenarbeit. Die überregionalen Themen, wie der Klimawandel, welcher auch nicht-arktische Staaten betrifft, sollen auch überregional verhandelt werden, weswegen China von sich behauptet, eine zentrale Rolle in der arktischen Governance zu spielen zu wollen.²⁴² Darüber hinaus soll die Zusammenarbeit in der Forschung weiter ausgebaut werden, um Probleme und Fragen besser bewältigen zu können. Zuletzt sollten Frieden und Stabilität in der Region im Vordergrund stehen und die Basis für eine gute Zusammenarbeit sein.²⁴³

Spätestens seit 2018, mit der Veröffentlichung eines Arktis-Weißbuchs²⁴⁴, in dem sich China als „Near-Arctic-State“²⁴⁵ bezeichnet, erhebt China Ansprüche auf die Arktis. Tatsächlich liegt selbst die nördliche Grenze Chinas noch ca. 1500 km vom Polarkreis entfernt.²⁴⁶

Im Weißbuch Chinas zur Arktis werden vor allem Umweltverantwortung, Nachhaltigkeit, Kooperation und wissenschaftliche Forschung festgelegt. Darüber hinaus sind aber auch unmissverständliche Ansprüche auf die Ressourcen zu erkennen. Die Arktis habe aufgrund des Klimawandels ihren regionalen Status verloren und nun Auswirkungen auf die ganze Welt. China verweist auf seinen einen Bezug zur Region, weil das Land ständiges Mitglied im UN-Sicherheitsrat und Vertragspartei von UNCLOS ist. Des Weiteren teilt die Wirtschaftsmacht China gemeinsame Interessen mit den Anrainerstaaten, die Region wirtschaftlich zu entwickeln.²⁴⁷

Laut des Weißbuches seien die übergeordneten Ziele Chinas in der Arktis die Polar- und Klimaforschung sowie der Umweltschutz. Die wirtschaftliche Nutzung der Seewege und der Ressourcen seien weitere Ziele, haben jedoch nicht so eine hohe Priorität wie die zuerst genannten Schwerpunkte. Als dritter Schwerpunkt wird die Teilhabe an Regelungen arktischer Angelegenheiten genannt. Diese soll in einem kooperativen Rahmen geschehen und die aktuellen Governance-Strukturen in der Arktis nicht verändern. Schließlich möchte sich China als verantwortlicher Akteur in der Internationalen Meeresorganisation (IMO) einbringen und dabei helfen, das Leben der indigenen Bevölkerung in der Region zu schützen.²⁴⁸

Dem Weißbuch zufolge haben für China die wissenschaftliche Forschung und der Umweltschutz in der Arktis die höchste Priorität. Es wird jedoch auch eine nationale Nutzung der Ressourcen angestrebt. Diese offene Kommunikation über die ökonomischen Interessen ist neu.

²⁴² Ebd.

²⁴³ Ebd.

²⁴⁴ Siehe dazu (The State Council of the People's Republic of China, 2018).

²⁴⁵ The State Council of the People's Republic of China, 2018.

²⁴⁶ Weber, 2021, p. 34.

²⁴⁷ Mohr, 2021, p. 107f.

²⁴⁸ Ebd., p. 108.

Vor der Veröffentlichung des Weißbuches wurden wirtschaftliche Interessen und Möglichkeiten in der Arktis von chinesischer Seite nur ungern kommentiert. Ein ernsthaftes Interesse wurde vorher nicht formuliert.²⁴⁹

In den arktischen Staaten wird mit Ausnahme Russlands eine chinesische Präsenz in der Arktis kritisch gesehen. Es besteht die Frage, welche Folgen die chinesischen Ambitionen für das Machtgefüge in der Arktis haben könnten. Die überwiegend kritische Haltung der Arktisstaaten führt dazu, dass viele chinesische Großprojekte im Rahmen einer polaren Seidenstraße nur langsam umgesetzt werden. Ein Großteil hat die medienwirksame Ankündigung noch nicht überschritten.²⁵⁰

Ein bereits aufkommender Konflikt zwischen China und den westlichen Arktisstaaten ist im chinesischen Interesse an Grönland zu erkennen. Während China die Unabhängigkeitsbestrebungen Grönlands für Investitionen nutzen möchte, versuchen westliche Akteur*innen Überlegungen zu entwickeln, wie China aus Grönland herausgehalten werden könnte. Durch den großen Ressourcenreichtum Grönlands zeigt China verstärktes Interesse. Die Investitionspläne Chinas wurden in Dänemark und Grönland zunächst begrüßt. Trotz einer zurückhaltenden Vorgehensweise Chinas, sich nicht in inner-dänische Angelegenheiten einzumischen und das Narrativ „China-Bedrohung“ nicht zu bedienen, ist eine große Debatte in Dänemark über den Ausverkauf Grönlands nach Fernost entstanden.²⁵¹ Aktuell sind eine Vielzahl der Bergbauprojekte, welche als chinesisch deklariert werden, von europäischen Unternehmen geführt und China hat nur anteilige Investitionen geleistet. Die Bergbauprojekte, an denen chinesische Unternehmen direkt beteiligt sind, finden immer in Kooperation mit westlichen Unternehmen aus Großbritannien, Australien oder den USA statt.²⁵²

China und Russland streben in der Arktis eine „pragmatische Zusammenarbeit“ und eine „strategische Partnerschaft“ an.²⁵³ Besonders im Energie- und Rohstoffbereich und bei der Nutzung der arktischen Seewege möchten die beiden Staaten eng zusammenarbeiten. Die oft dargestellten guten Verhältnisse zwischen China und Russland haben sich in den letzten Jahren nicht bestätigt. Die Diskrepanzen zwischen den beiden Staaten sind wesentlich größer als die Gemeinsamkeiten, weswegen sich eine Kooperation in erster Linie auf grundlegende formale Angelegenheiten beschränken würde.²⁵⁴ Die zunächst ablehnende Haltung Russlands gegenüber

²⁴⁹ Ebd., p. 109.

²⁵⁰ Ebd., p. 114.

²⁵¹ Ebd., p. 114f.

²⁵² Ebd., p. 116.

²⁵³ Røseth, 2014.

²⁵⁴ Mohr, 2021, p. 117f.

China in der Arktis musste gezwungenermaßen aufgegeben werden, als sich Russland durch seine Konflikte im Kaukasus und in der Ukraine immer mehr isolierte. Die Partnerschaft würde China den Zugang zum Nordpolarmeer ermöglichen, auf lange Sicht wird der chinesische Fokus aber auf der Transpolaren Route liegen, die von keinem Staat reguliert wird.

Der seit 1994 im Einsatz befindende chinesische Eisbrecher „Schneedrache“ wurde durch den 122 Meter langen „Schneedrache 2“ ergänzt. Während der erste Eisbrecher noch in der Ukraine gefertigt wurde, ist das zweite Schiff mit finnischer Hilfe komplett in China produziert worden. Ein dritter Eisbrecher ist bereits im Bau und soll die Flotte ergänzen. Dies macht China mehr und mehr unabhängig von russischen Begleitschiffen, sodass für Russland immer mehr Einnahmen und auch Kontrollen wegfallen. Darüber hinaus bemüht sich China, Wartungsverträge für russische Eisbrecher zu erlangen, was Russland auf lange Sicht von China abhängig machen könnte.²⁵⁵

Ein weiterer Grund für das chinesische Interesse an den arktischen Seewegen sind potenzielle Konflikte auf den herkömmlichen Routen durch den Indischen Ozean und das Mittelmeer. China versucht seine Seewege zu diversifizieren, da es durch Konflikte zu Blockaden in der Malakka-Straße oder im Suez-Kanal kommen kann. Das Interesse an der Einbindung der Arktis in das BRI-Projekt ist groß. Wegen der geringen Investitionen Russlands in der Arktis plant China den Bau eigener Häfen in der russischen Arktis entlang der NSR.²⁵⁶

In dem 2018 veröffentlichten Weißbuch Chinas werden keine militärischen Absichten formuliert. Die militärischen Streitkräfte sind jedoch zentraler Bestandteil der chinesischen Großmachtambitionen. Bei vergangenen Expeditionen in die Arktis und Antarktis war das chinesische Militär häufig beteiligt. Die großen Investitionen in die eigene Marine ermöglichen China mittlerweile, global vertreten zu sein. Bislang sind von China ausgehende militärische Aktivitäten in der Arktis begrenzt.²⁵⁷

Auf diplomatischer Ebene hat China seine Präsenz in den nordischen Ländern in den letzten Jahren ausgebaut. Die Arktis wird als wichtige geopolitische Region angesehen, welche in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen wird. China testet in der Arktis seine Spielräume aus und gilt als der „aktivste Beobachterstaat“.²⁵⁸ Bei seinen Aktivitäten bemüht sich China aktuell,

²⁵⁵ Paul, 2022, p. 175.

²⁵⁶ Ebd., p. 175f.

²⁵⁷ Ebd., p. 178f.

²⁵⁸ Ebd., p. 171.

vorsichtig zu agieren und keine provokanten Demonstrationen der Stärke zu zeigen. Die Ablehnende Haltung vieler Arktisstaaten hat dazu geführt, dass China bisher noch zurückhaltend agierte.²⁵⁹

3.6.2 Europäische Union

Die EU ist ein relevanter Akteur in der Arktis, da die Staatsgebiete von vier Mitgliedstaaten teilweise in der Arktis liegen: Dänemark, Schweden, Finnland und Island. Hinzu kommt Norwegen, als Mitglied des europäischen Wirtschaftsraumes. Somit gehören mehr als die Hälfte der Mitglieder des Arktischen Rates auch der EU an oder sind eng mit ihr verbunden.²⁶⁰ Die EU an sich tritt jedoch als eigenständiger Akteur in der Arktis auf und hat bereits mehrere Dokumente veröffentlicht, welche im Folgenden behandelt werden sollen.

Das erste offizielle Strategiepapier der EU mit der Resolution zur arktischen Governance²⁶¹ wurde im Oktober 2008 vom Europäischen Parlament veröffentlicht und legte die Entwicklung der EU-Arktispolitik dar. Das Papier wurde aufgrund der erhöhten geopolitischen Relevanz veröffentlicht, besonders nach der Installation der russischen Flagge im August 2007 am Grund des geographischen Nordpols. Das Parlament forderte von der Kommission, eine aktivere Rolle in der Arktis zu übernehmen und den Beobachterstatus im Arktischen Rat zu beantragen. Darüber hinaus wird ein Vertrag zum Schutz der Arktis gefordert, ähnlich dem, der 1959 für die Antarktis geschlossen wurde.²⁶²

Die Europäische Kommission verabschiedete im gleichen Jahr ebenfalls ihre erste Strategie für die Arktis²⁶³, in der sie drei Hauptziele formulierte: (1) Der Schutz und Erhalt der Arktis im Einvernehmen mit der einheimischen Bevölkerung, (2) die Förderung einer nachhaltigen Ressourcennutzung und (3) Beitrag zu einer besseren multilateralen Governance.²⁶⁴ Für die wirtschaftliche Entwicklung der Arktis hebt die Kommission die Wichtigkeit von Kooperationen vor allem mit Norwegen und Russland hervor, um eine nachhaltige Erdöl- und Erdgasförderung zu gewährleisten. Das Ziel der Kommission, ist die Energie- und Rohstoffversorgung der EU

²⁵⁹ Ebd., p. 181.

²⁶⁰ Uebachs, 2018, p. 56.

²⁶¹ Siehe dazu: European Parliament (2008): Resolution of 9 October 2008 on Arctic governance, Brussels.

²⁶² Raspotnik, 2021, p. 134.

²⁶³ Siehe dazu: Kommission der Europäischen Gemeinschaften (2008): Die Europäische Union und die Arktis, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, KOM (2008) 763 endgültig, Brüssel.

²⁶⁴ Europäische Kommission, 2008, p. 3.

langfristig zu sichern.²⁶⁵ Bei einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung möchte sich die Kommission in erster Linie mit europäischem Know-How im Bereich der Offshore-Technologien einbringen. Darüber hinaus wird auf die Wichtigkeit von reguliertem Fischfang hingewiesen, um die Bestände in der Arktis zu schützen, und der Ausbau strengerer Sicherheits- und Umweltstandards in der Handelsschifffahrt unterstrichen.²⁶⁶ Bei der Navigation durch arktische Gewässer kann die EU durch das Galileo-Satellitensystem einen Beitrag leisten und Eisbewegungen besser vorhersagen. Die Durchfahrt aller Schiffe müsse gewährleistet werden und dürfe nicht durch Gebühren, Auflagen oder Vorschriften der Küstenstaaten diskriminiert werden.²⁶⁷

Abweichend vom Parlament fordert die Kommission keinen gesonderten Vertrag für die Arktis, sondern sieht das SRÜ als geeigneten Vertrag an, welcher die Rechte in der Arktis bestimmt. Die EU fordert eine engere Zusammenarbeit, welche auf der Grundlage der Seerechtskonvention basiere, um strengere Regeln im Umweltschutz, Sicherheit und Stabilität festlegen zu können. Der freie und gleichberechtigte Zugang zu den Rohstoffen in der Arktis müsse durch Verträge gewährleistet werden.²⁶⁸

2012 veröffentlichten die Kommission und der Europäische Auswertige Dienst eine gemeinsame Mitteilung, welche drei Weiterentwicklungen der politischen Ziele beinhaltete: (1) Die Unterstützung der Forschung in der Arktis zur Bewältigung von Umweltherausforderungen, (2) das Verantwortungsbewusstsein zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Arktis auf Grundlage einer nachhaltigen Ressourcennutzung und (3) die Intensivierung des konstruktiven Engagements und Dialogs mit den Arktisstaaten, indigenen Völkern und anderen Partnern.²⁶⁹

Die im April 2016 veröffentlichte Mitteilung zur europäischen Arktispolitik beinhaltet zum ersten Mal das Interesse an bilateralen Partnerschaften mit nicht-arktischen Staaten wie China, Indien, Japan, Südkorea oder Singapur.²⁷⁰ Ansonsten unterscheidet sich das Papier nicht grundlegend von der Erklärung von 2012.

Die aktuelle EU-Arktisstrategie wurde im Oktober 2021 veröffentlicht. Hier wird erklärt, dass die Verantwortung vornehmlich bei den arktischen Staaten liege, die Chancen, Herausforderungen und Probleme zu behandeln. Des Weiteren wird aber auch unterstrichen, dass sich viele

²⁶⁵ Ebd., p. 7.

²⁶⁶ Ebd., p. 9.

²⁶⁷ Ebd., p. 10.

²⁶⁸ Ebd., p. 12.

²⁶⁹ Uebachs, 2018, p. 57.

²⁷⁰ Ebd., p. 58.

Herausforderungen in der Arktis nicht lediglich auf die Region und die arktischen Staaten beschränken würden und in multilateralen Kooperationen besser zu bewältigen wären.²⁷¹ Besonders die Bekämpfung des Klimawandels sei ein überregionales Problem. Inhaltlich orientiert sich die EU an ihren Mitteilungen aus den Jahren 2008, 2012 und 2016 und arbeitet drei Schwerpunkte heraus: Schutz der Arktis, nachhaltige Entwicklung und internationale Kooperation.²⁷² Die Arktis müsse eine Region des Friedens, des Wohlstandes und konstruktiver internationaler Zusammenarbeit bleiben. Für den Schutz der Arktis fordert die EU gar, auf die Förderung vom Öl, Gas und Kohle in den arktischen Regionen zu verzichten. Zusätzlich zu den genannten drei Schwerpunkten formuliert die EU in ihrer Mitteilung 2021 zum ersten Mal auch eine sicherheitspolitische Komponente. Dies sei notwendig aufgrund der gestiegenen Bedeutung der Arktis für die Außen- und Sicherheitspolitik. Der Mitteilung zufolge möchte die EU ihren sicherheitspolitischen Kontext dahingehend verstärken, dass sie die Aufrechterhaltung eines friedlichen und konstruktiven Dialogs fördere. Dies sei aufgrund der sich wandelnden geopolitischen Landschaft notwendig. Der Erhalt einer sicheren und stabilen Arktis sei essenziell und es müsse vorausschauend entwickelt werden, welche sicherheitspolitische Probleme und Herausforderungen erkannt werden könnten.²⁷³ Des Weiteren will die EU bei der Sicherheit in der Arktis auch weiterhin in den Katastrophenschutz investieren und sich an Rettungs- und Sucheinsätzen beteiligen. Mit einem Fokus auf die maritime Sicherheit plant die EU ihre Fähigkeiten und Erfahrungen in einem besonders defizitären Bereich in der Arktis einzubringen. Die Verbesserung auf See in der Arktis wird auch von europäischen Forschungsprojekten finanziell unterstützt.²⁷⁴

Eines der wichtigsten Elemente in allen Mitteilungen und Dokumenten der EU zur Arktis ist der Erhalt des Beobachterstatus im Arktischen Rat. Dieser Antrag wurde bereits 2008 gestellt, aber noch nicht endgültig ratifiziert. Während andere Staaten wie China oder Indien als Beobachter anerkannt wurden, wartet die EU noch auf die Zulassung. Die EU wurde lediglich zu den Sitzungen mit einem Beobachter-Status auf ad-hoc Basis eingeladen. Über den ständigen Status als Beobachter müssen die Mitglieder im Konsens entscheiden.²⁷⁵ Die Diskrepanzen wurden in erster Linie durch das Import-Verbot von Robbenprodukten der EU ausgelöst, weswegen kanadische indigene Bevölkerungsgruppen die Mitgliedschaft ablehnten.²⁷⁶ Obwohl

²⁷¹ Paul, 2022, p. 192.

²⁷² Europäische Kommission, 2021, p. 1f.

²⁷³ Paul, 2022, p. 194.

²⁷⁴ Ebd.

²⁷⁵ Airolti, 2014, p. 18.

²⁷⁶ Braune, 2016, p. 113.

diese Divergenzen aus dem Weg geräumt wurden, konnten auch auf den Ministertreffen 2015 und 2017 keine Einigungen erzielt werden. Mittlerweile ist es in erster Linie Russland, das der EU den Beobachterstatus verweigert. Dies wird vornehmlich mit den verhängten Wirtschaftssanktionen gegen Russland im Zuge der Krim-Annexion 2014 begründet. Hinzu kommt der institutionelle Charakter der EU und ihre komplizierte Kompetenzenverteilung, welche die Integration der EU in den Arktischen Rat erschwert.²⁷⁷

Der Einflussbereich der EU in der Arktis gliedert sich in zwei geographisch-unterschiedliche Bereiche, welche politisch aber eng miteinander verbunden sind: die europäische Arktis und die Hocharktis.²⁷⁸

Die europäische Arktis umfasst die Gebiete von Grönland, den EWR-Staaten Island und Norwegen und den Mitgliedländern Schweden und Finnland bis Nordwestrussland. In diesem Areal gelten überwiegend europäische Gesetze, vor allem in den Bereichen Verkehrs- und Umweltpolitik, regionale Entwicklung und Innovation und dem Einsatz von relevanten Finanzierungsmitteln. Weiter nördlich und östlich schwindet die europäische Einflusssphäre.²⁷⁹

In der Hocharktis liegt der Fokus in erster Linie auf maritimen Angelegenheiten, wie der internationalen Schifffahrt und der arktischen Klimaforschung. Hier besitzt die europäische Politik einen geringeren Einfluss als in der europäischen Arktis. In der europäischen Arktis besitzt die EU einen hohen Einfluss und kann als „arktischer Akteur“ bezeichnet werden. In der Hocharktis hingegen ist die EU lediglich Nebendarsteller, denn sie hat keinen direkten Zugang zum arktischen Ozean.²⁸⁰ Bei Grönland handelt es sich um einen Sonderfall. Auch wenn die Insel außenpolitisch zu Dänemark gehört, hat Grönland eine eigne innenpolitische Verwaltung, welche sich nicht nach der EU richtet.

²⁷⁷ Raspotnik, 2021, p. 135.

²⁷⁸ Raspotnik and Stepien, 2020.

²⁷⁹ Raspotnik, 2021, p. 137.

²⁸⁰ Ebd., p. 137f.

3.6.3 NATO

Die NATO spielt seit dem Ende des Kalten Krieges keine nennenswerte Rolle mehr in der Arktis. Durch die Gründung des Arktischen Rates 1996 und der damit einhergehenden neuen Governancestruktur, welche Frieden, Stabilität und konstruktive Zusammenarbeit fördern sollte, verlor die Arktis an strategischer Bedeutung für die NATO. Somit wurde die Arktis in den drei Strategischen NATO-Konzepten 1991, 1999 und 2010 nicht berücksichtigt oder erwähnt. Es bestand die Überzeugung, die Sicherheit in der Arktis auf die Gebiete der fünf Mitgliedsländer zu beschränken.²⁸¹

Die Situation in der Arktis hat sich jedoch seit 2010 deutlich verändert. Wie in den Kapiteln zuvor bereits erwähnt, entstehen durch den Klimawandel neue ökologische, wirtschaftliche und geopolitische Herausforderungen, welche wiederum Begehrlichkeiten wecken und neue Akteur*innen in der Region relevant werden. Die militärische Aufrüstung in der Arktis birgt neues Konfliktpotenzial und betrifft auch die Sicherheitsinteressen der NATO.²⁸²

Trotz der neuen sicherheitspolitischen Ordnung hielt sich die NATO bis 2014 aus der Arktis heraus. Erst mit der Annexion der Krim durch Russland begann die NATO auch die Bedrohungen in der Arktis näher zu analysieren. Wegen der großen Herausforderungen in Osteuropa ist die NATO jedoch nicht in der Lage, mehr Einsatztruppen in die Arktis zu schicken. Die Arktis wird in der NATO in erster Linie aufgrund der sicherheitspolitischen Herausforderungen durch den Klimawandel weiter beobachtet und weniger aufgrund einer erhöhten Gefahr durch Russland.²⁸³

Durch die Erweiterungen der NATO in den letzten 20 Jahren hat sich der Fokus aus Nordeuropa hin zum Mittelmeer und Süd-Osteuropa verlagert. Dies könnte sich durch die möglichen Beitritte Schwedens und Finnland wieder ändern. Obwohl die NATO durch fünf arktische Staaten in der Arktis stark vertreten ist, hat sie sich nicht eindeutig positioniert. Ihre Rolle in der Arktis ist nicht ganz eindeutig.²⁸⁴ Die Arktis wird bei der NATO im Bereich der Klimaherausforderungen berücksichtigt. Der Klimawandel wird in der Erklärung von 2010 als Einflussfaktor für die zukünftige Sicherheit der NATO bezeichnet, welcher die Operationen in der Zukunft erheblich beeinträchtigen könnte.

²⁸¹ Däumer, 2021, p. 377.

²⁸² Ebd., p. 377f.

²⁸³ Ebd., p. 378.

²⁸⁴ Grønning, 2016.

Die bereits behandelte Außen- und Arktispolitik Russlands der letzten Jahre hat innerhalb der NATO eine Debatte ausgelöst, wie zu reagieren sei. Besonders die arktischen NATO-Staaten hätten eine besondere Verantwortung, für Frieden, Stabilität und Kooperation in der Arktis zu sorgen. Norwegen geht in seiner Einschätzung der Situation sogar so weit, dass sich eine ungeschützte nördliche Flanke entwickle und die Bündnispartner*innen einsatzbereit sein müssten.²⁸⁵

2018 reagierte die NATO erstmals auf Militärübungen Russlands in der Arktis mit der Operation „Trident Juncture“, zusammen mit einzelnen Mitgliedsländern sowie Schweden und Finnland in der Region. Darüber hinaus lädt Norwegen regelmäßig NATO-Mitgliedsländer zur den Militärübungen „Cold Response“ ein.²⁸⁶ Allgemein hält sich die NATO jedoch militärisch weiterhin aus der Arktis heraus und betont, dass der Schlüssel für eine sichere Arktis eine nordische Zusammenarbeit sei.²⁸⁷

Eine daraufhin geschlossenen Verteidigungskooperation zwischen Norwegen und den USA im April 2021 wurde von russischer Seite verurteilt. Der russische Außenminister Lawrow warf der NATO vor, Spannungen in der Region zu fördern. Die Biden-Administration spricht sich eindeutig gegen eine Militarisierung in der Arktis aus und will den Frieden in der Region aufrechterhalten. Lediglich gegenüber China bemühen sich die USA, eine harte Linie zu fahren und den Einfluss Chinas zu begrenzen. Auch in der NATO wird der wachsende Einfluss Chinas in der Region kritisch gesehen. Die großen Investitionen Chinas in allen Bereichen in Europa und in der Arktis könnten die Kommunikation und die Interoperabilität der NATO schwächen.²⁸⁸

In den letzten Jahren hat sich die NATO wieder mehr mit der Arktis auseinandergesetzt und die Herausforderungen und Gefahren erkannt. In dem 2020 veröffentlichten Abschlussbericht der NATO wird die Arktis in zwei Bereichen behandelt. Zum einen bei der Analyse von Chinas Aktivitäten in der Region, zum anderen bezogen auf den Klimawandel.²⁸⁹ Es werden in erster Linie auf die ökologischen, ökonomischen und geopolitischen Herausforderungen verwiesen und keine direkten militärischen Aktivitäten formuliert. Der Klimawandel müsse in den Bereichen, wo er zu sicherheitspolitischen Problemen führe, bekämpft werden. Das Thema „Klima

²⁸⁵ Cross, 2019.

²⁸⁶ Däumer, 2021, p. 383.

²⁸⁷ Grønning, 2016.

²⁸⁸ Däumer, 2021, p. 383.

²⁸⁹ NATO, 2020, p. 28.

und Sicherheit“ müsse verstärkt in die zukünftigen Strategiepapiere eingearbeitet werden, da es zu einem immer größeren Faktor in der Zukunft werden.²⁹⁰

Bei dem Thema militärische Bedrohung in der Region vermeidet das Strategiepapier jegliches Interesse zu formulieren, dass die NATO in der Region verstärkt militärisch aktiv werden müsse. Das allgemeine Lagebild der NATO im hohen Norden müsse verbessert werden und eine Strategie entwickelt werden, welche Abschreckungs- und Verteidigungspläne beinhalte.²⁹¹ Diese sollten Pläne für eine freie Schifffahrt in der Region beinhalten und Reaktionen auf mögliche aggressive Politik staatlicher Akteure bereithalten. Darüber hinaus müsse sie sich für den Erhalt einer friedlichen Region einsetzen, was wiederum einer Militarisierung der Region widerspräche.²⁹² Das Ziel, welches von der NATO für die Arktis formuliert wird, ist den „Status quo“ zu erhalten. Durch die vielen Krisen in Süd-Osteuropa sei es wichtig, keine neue „Front“ im Hohen Norden zu eröffnen. Eine erhöhte militärische Präsenz der NATO in der Region würde laut eigenen Aussagen der Reflexionsgruppe, welche den Bericht verfasst hat, aktuell kontraproduktiv sein und die Situation verschärfen. Die aktuelle Präsenz durch regelmäßige Militäroperationen und bilateraler Bündnisse sei jedoch weiter beizubehalten, um den Einfluss von China und Russland zu begrenzen. Für eine zuverlässige Aufklärungsarbeit in der Region sei es darüber hinaus wichtig, alte Stationen in der Arktis zu reaktivieren oder neue zu errichten.²⁹³

Des Weiteren sei es wichtig, einen Sicherheitsdialog herzustellen. Eine Aufgabe der NATO soll es sein, zu überlegen, in welchem Rahmen ein solcher Dialog inklusive China und Russland stattfinden könnte.²⁹⁴

²⁹⁰ Däumer, 2021, p. 383f.

²⁹¹ NATO, 2020, p. 44.

²⁹² Däumer, 2021, p. 384.

²⁹³ Ebd.

²⁹⁴ Ebd.

5 Analyse der Strategieschwerpunkte und des Konfliktpotenzials

5.1 Aufbereitung des Datenkorpus

Nach der Auswahl des Untersuchungsmaterials wurden die einzelnen Strategiepapiere der Akteur*innen im PDF-Format in die Analyse-Software MAXQDA eingepflegt. Beim Lesen der einzelnen Strategiepapiere wurden alle Abschnitte und Textstellen, welche für die Arbeit relevant sind, induktiv in Kategorien eingeteilt. Bei der ersten Untersuchung des Materials wurden 13 Kategorien erstellt und 839 relevante Textstellen markiert. In einem nächsten Schritt wurden ähnliche Kategorien und thematische Überschneidungen zusammengefügt. Nach der Zusammenfassung der Kategorien wurden zehn Überkategorien erstellt, welche inhaltlich die übergeordneten Ziele und Schwerpunkte der einzelnen Akteur*innen widerspiegeln: *Nachhaltige Entwicklung, Fischfang, Schifffahrt, Infrastruktur, Souveränität, Sicherheit, Forschung, Indigene Bevölkerung, Frieden und Kooperation und Ressourcen*.

Um die Schwerpunkte der einzelnen Akteur*innen zu eruieren, sind im Anschluss die Häufigkeiten der einzelnen Kategorien in den Strategiepapieren ausgezählt worden und in einer Kreuztabelle gegenübergestellt worden. Da es zwischen den einzelnen Strategiepapieren große Unterschiede in der Ausführlichkeit und im Umfang gab, werden in der Tabelle keine absoluten, sondern die relativen Häufigkeiten dargestellt, um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Tabelle 2: Strategische Ziele der Akteur*innen in der Arktis

Strategische Ziele	EU	NATO	Russland	USA	China	Norwegen	Kanada	Dänemark
Nachhaltige Entwicklung	40%	23%	15%	23%	24%	18%	18%	21%
Fischfang	3%	0%	3%	4%	5%	6%	2%	5%
Schifffahrt	0%	4%	6%	4%	8%	5%	4%	7%
Infrastruktur	3%	4%	15%	8%	5%	11%	10%	5%
Souveränität	0%	0%	5%	1%	2%	0%	2%	2%
Sicherheit	9%	50%	24%	16%	3%	7%	14%	7%
Forschung	3%	0%	6%	11%	14%	11%	9%	12%
Indigene Bevölkerung	9%	0%	5%	6%	4%	6%	25%	5%
Frieden und Kooperation	29%	15%	15%	20%	19%	26%	12%	28%
Ressourcen	6%	4%	8%	8%	16%	11%	5%	9%

Durch die Tabelle sollen die Schwerpunkte der einzelnen Akteur*innen dargestellt werden, um daraus Ableitungen für mögliches Konfliktpotenzial zu definieren. Der Fokus dieser Arbeit liegt auf dem Konfliktpotenzial, welches sich in den nächsten Jahren durch den Klimawandel und die dadurch neu entstehenden Möglichkeiten und Chancen in der Arktis ergeben könnte. Daher soll in der Analyse besonders auf die strategischen Ziele eingegangen werden, welche Konflikte hervorrufen könnten. So wird sich die Analyse auf die Ressourcen, die Schifffahrtswege und die sicherheitspolitischen Gefahren, welche unter anderem durch Spillover-Effekte

ausgelöst werden könnten, fokussieren. Die anderen Kategorien werden jedoch auch in die Analyse miteinbezogen, da sie eng mit den drei genannten Kategorien zusammenhängen. Für die Analyse der genannten Kategorien sollen im nächsten Unterkapitel zunächst die aktuellen Konfliktfelder dargestellt werden, welche nennenswerten Einfluss auf eine abschließende Beurteilung haben.

5.2 Gegenwärtige Konfliktlinien

Wie bereits im Verlaufe dieser Arbeit erwähnt, ist es für einen Staat möglich, seine AWZ auszuweiten, wenn entsprechende Dokumente vorgelegt werden, welche beweisen, dass der Festlandsockel über die ursprüngliche AWZ hinaus geht. In den Ansprüchen der einzelnen nationalen Staaten kommt es bei der Erweiterung der Festlandsockel im Arktischen Ozean zu Überschneidungen, welche durchaus zu Konflikten führen könnten. Die einzelnen Staaten beziehen sich in ihren Forderungen alle auf Art. 76 SRÜ, welcher besagt, dass der Festlandsockel über die 200 Seemeilen hinausragen kann, sollte durch geologische Daten nachgewiesen werden können, dass er die natürliche Verlängerung der Landmasse darstellt.²⁹⁵ Des Weiteren darf die äußere Grenze des Sockels nicht weiter als 350 Seemeilen von der Basislinie entfernt sein oder 100 Seemeilen von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie entfernt sein.²⁹⁶ Doch auch wenn dies bewiesen wird, bleibt das Hochseerecht jenseits der 200 Seemeilen Grenze bestehen. Um die Erweiterung des Festlandsockels zu beantragen, wurde den Staaten eine Frist von zehn Jahren nach Ratifizierung des Abkommens gewährleistet. Zur Bearbeitung dieser Anträge wurde eigens eine Kommission gegründet.

Als erstes reichte Russland 2001 den Antrag zur Festlandsockelerweiterung ein, mit der Begründung, dass der Lomonossow- und der Mendelejew-Rücken die Fortsetzung der unterseeischen russischen Landmasse seien.²⁹⁷ Die zuständige Kommission lehnte den Antrag aufgrund von nicht ausreichenden Daten zunächst ab. Eine überarbeitete Version wurde 2016 eingereicht. Wie bereits im Kapitel zu Kanada erwähnt, hat auch Kanada Ansprüche auf die Erweiterung des Festlandsockels gestellt, welche sich mit den russischen Ansprüchen teilweise erheblich überschneiden. Ähnlich sieht es mit den Ansprüchen Dänemarks aus, welche ebenfalls Überschneidungen mit den russischen Ansprüchen darstellen, wie die nachfolgende Grafik zeigt:

²⁹⁵ Vereinte Nationen, 1982.

²⁹⁶ Uebachs, 2018, p. 68.

²⁹⁷ Braune, 2016, p. 133.

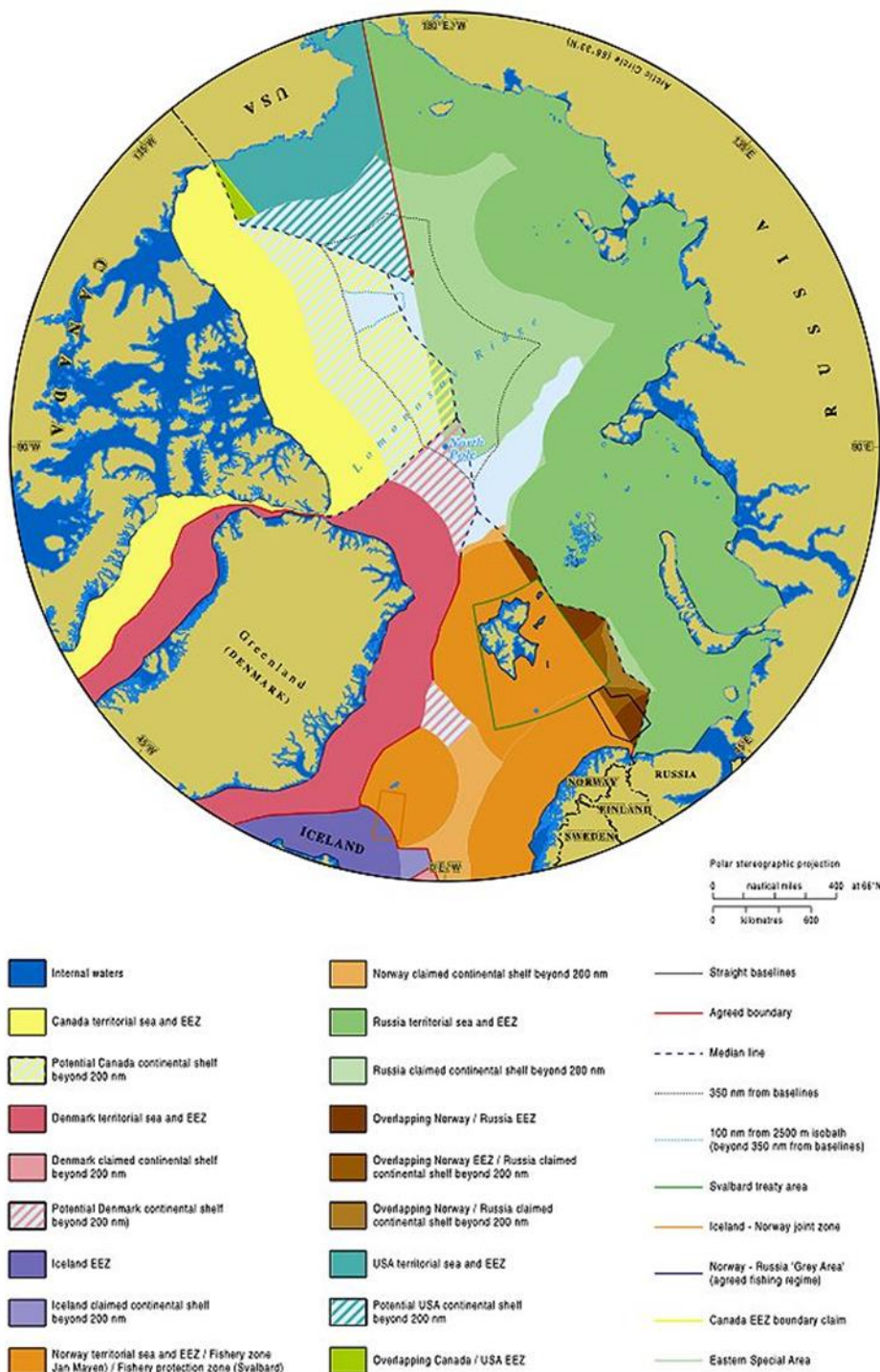


Abbildung 8: Gebietsansprüche der Anrainerstaaten

Also erlangen die Staaten durch die Anerkennung eines erweiterten Festlandssockels die exklusiven Rechte auf die natürlichen Ressourcen in dieser Zone.²⁹⁸ Dies bedeutet sowohl das Recht auf lebende Ressourcen, wie Fischgründe, aber vor allem auch das Recht auf den Abbau fossiler Ressourcen wie Öl und Gas. Aus diesem Grund stehen die Grenzstreitigkeiten im Arktischen Ozean immer im Zusammenhang mit den potenziellen Erdgas- und Erdölreserven. Im weiteren

²⁹⁸ Vereinte Nationen, 1982, p. Art.77.

Verlauf der Analyse soll das tatsächliche Konfliktpotenzial von diesen Interessensüberschneidungen in Zusammenhang mit den Rohstoffen untersucht und erörtert werden.

Zusätzlich zu den Konflikten um mögliche Erweiterungen der jeweiligen AWZs gibt es auch im Küstenbereich Konflikte um die Grenzverläufe. Zwischen dem kanadischen Bundestaat Yukon und dem US-amerikanischen Staat Alaska gibt es Uneinigkeiten über die seitliche Abgrenzung der 200-Seemeilen-Zone.²⁹⁹ Beide Staaten beanspruchen ein ca. 21.000 km² Gebiet vor der Küste für sich.

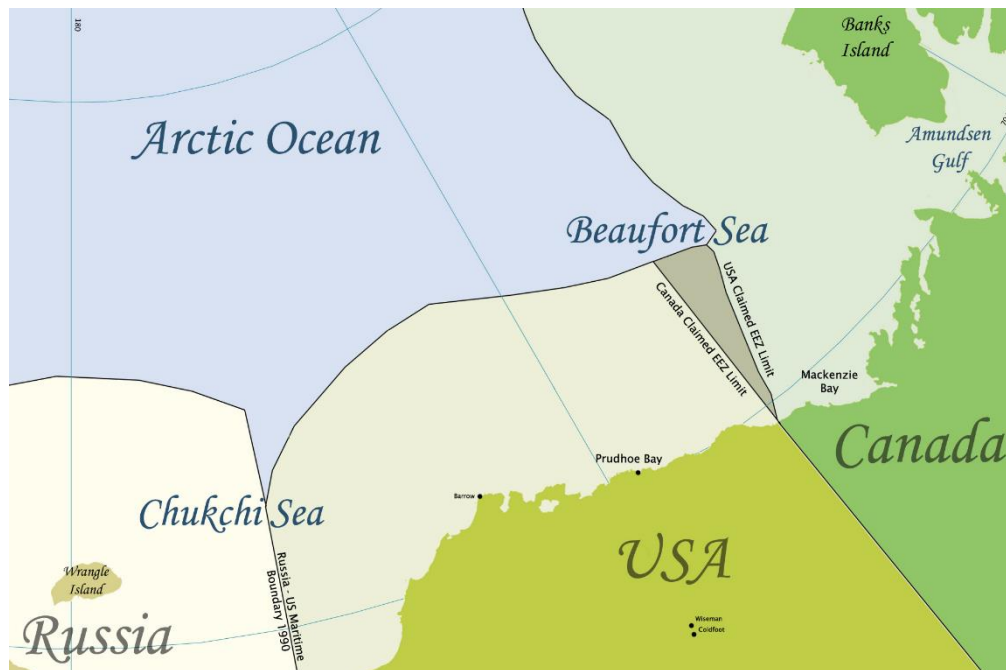


Abbildung 9: Interessensüberschneidungen Kanadas und der USA in der Beaufort See

Kanada beruft sich auf den 1825 geschlossenen Vertrag von Sankt Petersburg zwischen Russland und Großbritannien, wonach die Landgrenze zwischen Alaska und Yukon die Verlängerung des 141. Meridians sei. Die USA wiederum besteht auf eine senkrechte Grenzziehung zur Küstenlinie, weswegen der in der Grafik sichtbare Korridor entsteht.³⁰⁰ Das SRÜ sieht für den Fall von aneinandergrenzenden AWZs vor, dass eine Einigung auf der Grundlage des Völkerrechts getroffen werden muss.³⁰¹ Somit muss eine bilaterale Einigung zwischen Kanada und den USA getroffen werden.

Ein vergleichbarer Konflikt bestand zwischen Norwegen und Russland in der Barentssee. Norwegen vertrat in dem Konflikt die Rolle der USA und zog die Grenzlinie senkrecht von der Küstenlinie Richtung Norden, wohingegen Russland eine gerade Sektorenlinie zum Nordpol

²⁹⁹ Howard, 2009, p. 54.

³⁰⁰ Uebachs, 2018, p. 67.

³⁰¹ Vereinte Nationen, 1982, p. Art.74.

zog. Doch bereits 1978 einigten sich die beiden Länder auf eine Kooperation in der Zone, um den unregulierten Fischfang zu bekämpfen. 2010 erklärten die damaligen Regierungschefs der beiden Staaten dann die endgültige Lösung des Konflikts und es wurde eine Grenze gezogen, welcher beide Parteien zustimmten.³⁰²

Einer der vielleicht friedlichsten Grenzkonflikte wurde im Jahr 2022 zwischen Kanada und Dänemark beigelegt. Seit 1973 gab es Grenzstreitigkeiten zwischen den beiden Ländern um die rund 1,3 m² große Hans-Insel. Abwechselnd wurde die jeweilige Flagge gehisst und entweder eine Flasche kanadischer Whisky oder eine Flasche dänischer Schnaps für den Rivalen platziert. Ende 2021 wurde sich in Reykjavik zwischen den beiden Parteien darauf geeinigt die Insel ungefähr in der Mitte zu teilen.³⁰³

Neben den ungeklärten Territorialerweiterungen der einzelnen Staaten, welche wie erwähnt in erster Linie aufgrund der Rohstoffe Konflikte auslösen könnten, gibt es auch um die Schifffahrtsrouten Uneinigkeiten, welche Auseinandersetzungen hervorrufen könnten. Hier wäre zunächst der Konflikt zwischen den USA und Kanada um die arktische Schifffahrt zu nennen. Nach dem 1969 die SS-Manhattan, ein amerikanischer Öltanker, die Nordwestpassage passierte, löste dies Souveränitätsdiskussionen in Kanada aus.³⁰⁴ Die kanadische Regierung setzte sich vehement bei den Sitzungen der Vereinten Nationen dafür ein, einen Sonderartikel im SRÜ zu aktivieren, welcher Staaten Regulationsmöglichkeiten in eisbedeckten Gewässern erlaubt. Küstenstaaten können so nicht-diskriminierende Gesetze und Verordnungen vor ihrer Küste in Kraft setzen, um die Verschmutzung des Küstengebietes zu vermeiden. Dies kann in Anspruch genommen werden, wenn das Gebiet den Großteil des Jahres von Eis bedeckt ist und somit Gefahren für die Schifffahrt birgt.³⁰⁵ Die US-amerikanischen Vertreter*innen wiederum setzen sich für die freie und unregulierte Nutzung von Meerengen ein, welche der internationalen Schifffahrt nutzen.³⁰⁶ Die Haltung der amerikanischen Seite hat sich bis heute nicht verändert und es wird immer noch darauf bestanden, dass es sich bei der Nordwestpassage um internationales Gewässer handle, welches nicht reguliert werden dürfe. Dies wird damit begründet, dass Art. 38 des SRÜ besagt, eine Meerenge, welche passiert werden muss, um von der Hohen See in die eigene AWZ zu gelangen oder umgekehrt, ist frei passierbar für internationale Schiffe.³⁰⁷ Kanada wiederum besteht darauf, dass es sich bei den Gewässern zwischen seinen Inseln um

³⁰² Uebachs, 2018, p. 67.

³⁰³ Skydsgaard, 2022.

³⁰⁴ Young, 1987.

³⁰⁵ Vereinte Nationen, 1982, p. Art. 234.

³⁰⁶ Young, 1987, p. 115.

³⁰⁷ Vereinte Nationen, 1982.

innere Gewässer handle und somit keine unerlaubte Durchfahrt von internationalem Schiffverkehr geduldet sei.³⁰⁸ Die Passage unterliegt laut Kanada nicht dem internationalen Recht, wie dies der Fall wäre bei einer Transitdurchfahrt, sondern dem kanadischen Recht.³⁰⁹ Entscheidend in dem Streitpunkt ist, ob die Nordwestpassage bereits vor der Festlegung von geraden Basislinien 1985 zur internationalen Navigation genutzt wurde. Die Anerkennung der kanadischen Basislinien würde den Transitdurchgang beenden.³¹⁰ Kanada argumentiert darüber hinaus, dass die Gewässer bereits seit tausenden Jahren von der indigenen Bevölkerung genutzt werden und somit auch als Binnengewässer Kanadas anerkannt werden müssten.³¹¹

Das beschriebene Recht auf eine Transitdurchfahrt durch eine Meerenge, welche die hohe See und die eigene AWZ trennt, tritt nur dann in Kraft, wenn es keine parallele Alternativroute gibt. Sollte sich der Eisschild in der Arktis durch den Klimawandel tatsächlich so weit zurückziehen, dass die transpolare Route passierbar wäre, so gäbe es eine Alternativroute zur Nordwestpassage und der rechtliche Rahmen in der Passage würde sich ändern. Dann könnte Kanada tatsächlich rechtlich die Nordwestpassage als Binnengewässer für sich beanspruchen, ohne dass es viel interpretativen Spielraum gäbe. Dieser Fall soll jedoch laut wissenschaftlicher Untersuchungen nicht in absehbarer Zeit eintreten.³¹²

Einen ähnlichen Konflikt wie in der Nordwestpassage gibt es auch in der Nordostpassage. Hier beansprucht die russische Regierung die nördliche Seeroute für sich und deklariert diese als innere Gewässer.³¹³ Auch hier besteht die Konfliktlinie mit den USA, welche der gleichen Grundlage unterliegt wie der Auseinandersetzung zwischen Kanada und den USA. Der Konflikt wurde ähnlich wie der in der Nordwestpassage ausgelöst, als 1960 ein amerikanisches Forschungsschiff die nördliche Seeroute durchquerte und Untersuchungen in der Ostsibirischen See vornahm. Dies führte in der Sowjetunion zu Verstimmungen und der amerikanischen Botschaft in Moskau wurde klar zu verstehen gegeben, dass die NSR als russisches Binnengewässer angesehen werde. Die Gesetzes Grundlage für diesen Fall ist sehr ähnlich zum Fall in der Nordwestpassage und könnte sich auch mit dem Abschmelzen des Eises in der Arktis und der damit einhergehenden möglichen Nutzung der transpolaren Seeroute verändern. Zum aktuellen Zeitpunkt bleibt der Fall jedoch ein Streitpunkt zwischen den beiden Nationen.

³⁰⁸ Byers, 2013, p. 130.

³⁰⁹ Braune, 2016, p. 137.

³¹⁰ Ebd.:133.

³¹¹ Byers, 2013, p. 132.

³¹² Uebachs, 2018, p. 71.

³¹³ Ingimundarson, 2011, p. 16f.

5.3 Ressourcen als Konfliktpotenzial

Wie im vorigen Kapitel beschrieben, sind es vornehmlich die teilweise ungeklärten territorialen Zuordnungen von arktischen Gebieten im Zusammenhang mit möglichen Vorkommen von Ressourcen wie Erdöl, Erdgas, aber auch lebenden Ressourcen wie Fischbeständen, die in der Zukunft zu Konflikten führen könnten. Bei der Betrachtung der jeweiligen Schwerpunkte der einzelnen Akteur*innen in der Arktis wird aufgrund der oben dargestellten Häufigkeitsanalyse schnell klar, dass der Fokus eher nicht direkt auf den fossilen und lebenden Ressourcen liegt. Den größten Fokus aller Akteur*innen auf die fossilen Ressourcen legt China mit 16%. Bei den lebenden Ressourcen ist es Norwegen mit 6%. Dies zeigt bereits, dass das Interesse der Staaten nur bedingt auf den Ressourcen liegt, was mit hoher Wahrscheinlichkeit an der aktuell schwierigen Erreichbarkeit liegt. Auffällig ist jedoch, dass die drei Nationen, welche das größte Interesse an den Ressourcen zeigen (China, Norwegen, Dänemark), sich auch am meisten für die Forschung engagieren. Auch wenn die Kategorie der Forschung in erster Linie die weitere Erforschung der Arktis bedeutet, geht es in einem Teil der Nennungen auch um die Entwicklung von Technologien, um die fossilen Ressourcen in der Zukunft fördern zu können.³¹⁴ Ebenfalls haben diese Länder (bis auf China) einen vergleichsweise hohen Fokus auf die Infrastruktur gelegt. Auch hier bezieht sich die Kategorie nicht ausschließlich auf die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur zum Abbau von Ressourcen, sondern auch auf die Schifffahrtswege und die Industrie. Jedoch wird an Häfen und Terminals gebaut, welche die Ressourcen verarbeiten können. Dass China einen geringeren Fokus auf die Infrastruktur legt, verwundert zunächst, da es in erster Linie durch Investitionen in Bauprojekte und Privatisierungen in der Arktis teilhaben könnte als nicht-arktischer Staat ohne direkten Zugang zum Arktischen Ozean. Jedoch liegt die Vermutung nahe, dass China aufgrund des erwähnten Misstrauens einiger arktischer Staaten seine Ziele nicht direkt und offen in seinem Strategiepapier erwähnt, um die anderen Staaten nicht zu irritieren.³¹⁵ Die Investitionen in die Infrastruktur sind für Chinas „Polar-Silk-Road“-Pläne sehr entscheidend, um Einfluss in der Region zu kreieren.³¹⁶

Von den Staaten, zwischen denen es noch Uneinigkeiten über die territoriale Zuordnung und Grenzziehungen verschiedener Regionen gibt, zeigt Dänemark im Vergleich das größte Interesse an den Ressourcen. Jedoch sind die Anteile Russlands und der USA in ihren Strategiepapieren hinsichtlich der Ressourcen nur geringfügig kleiner (beide 8%). Bei der Betrachtung der Kategorie Infrastruktur fällt auf, dass Russland hier sogar mit 15% den größten Fokus aller

³¹⁴ Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 34.

³¹⁵ Wright, 2013, p. 5.

³¹⁶ The State Council of the People's Republic of China, 2018, p. 3.

Akteur*innen auf diese Kategorie legt. Dieser beschränkt sich zwar in erster Linie auf den Ausbau der nördlichen Seeroute, jedoch werden auch von russischer Seite Häfen und Terminals geplant, welche die Ressourcen verarbeiten sollen.³¹⁷ Auch die USA sollten mit ihren Ambitionen, Ressourcen in der Arktis zu fördern, nicht unterschätzt werden. Wie bereits dargelegt, gab es unter der Regierung Trumps Pläne, Grönland zu kaufen, um dort die reichen Bodenschätze abzubauen.³¹⁸ Die Wiederwahl Trumps in der Zukunft ist durchaus möglich, weswegen auch wieder eine Politik, welche auf Konfrontation ausgelegt ist, möglich wäre. Somit steigt auch das Konfliktpotenzial, besonders in bereits umstrittenen Bereichen.

Die beiden nichtstaatlichen Akteur*innen, die EU und die NATO, legen in ihren Strategiepapieren nur einen untergeordneten Fokus auf die Ressourcen. Ein Ziel der EU ist es, den unregulierten Fischfang zu bekämpfen.³¹⁹ Die fossilen Ressourcen werden auch als ein Schwerpunkt in der Erklärung genannt, welche zur Sicherung des europäischen Energiebedarfs dienen könnten, dabei wird aber großer Wert auf den nachhaltigen Abbau und den Schutz der Umwelt gelegt. Die EU würde keinen Ressourcenabbau um jeden Preis unterstützen, es stehen andere Aspekte im Vordergrund. Auch die NATO als Verteidigungsbündnis hat dementsprechend keine direkten Interessen an den Ressourcen. Hier werden in erster Linie die sicherheitspolitischen Auswirkungen von einem möglichen Abbau der Ressourcen registriert. Besonders China, als neuer Akteur in der Arktis, wird erwähnt, und dass die Veränderungen in den klimatischen Bedingungen neues Konfliktpotenzial bieten. Die aktuelle Situation und die klimatischen Entwicklungen in der Arktis werden von der NATO also durchaus als Sicherheitsrisiko angesehen.

Für eine Beurteilung des Konfliktpotenzials, welches durch Ressourcen ausgelöst werden könnte, müssen auch die geografischen und potenziellen Vorkommen der Ressourcen berücksichtigt werden. Dies soll auf Grundlage der in Kapitel 3.3.1 behandelten U.S. Geological Survey und den dazugehörigen Grafiken geschehen. Hier sind insbesondere die Gebiete interessant, in denen es Interessensüberschneidungen bei der Grenzziehung gibt.

Bei der Betrachtung der Grafiken fällt deutlich auf, dass ein Großteil der vermuteten Ressourcen, sowohl Erdöl als auch Erdgas, in den jeweiligen AWZs der einzelnen Staaten liegen. Um diese Ressourcen sollte es dementsprechend keine Interessenkonflikte oder andere Konflikte geben. In den Gebieten, in denen es territoriale Interessensüberschneidungen gibt, schätzt die

³¹⁷ Kluge and Paul, 2020, p. 3.

³¹⁸ Paul, 2019, p. 3.

³¹⁹ Europäische Kommission, 2021, p. 4.

USGS das Ressourcenpotenzial als überwiegend gering ein, sprich, mit relativer Wahrscheinlichkeit von unter zehn Prozent für unentdeckte Vorkommen von mindestens 50 Mio. Barrel Erdöl. Lediglich in kleineren Bereichen in den umstrittenen Gebieten liegt die Wahrscheinlichkeit zwischen zehn und dreißig Prozent auf Ressourcenvorkommen. Die Ergebnisse der Studie legen zwar nahe, dass es auf den Festlandsockeln die größten unentdeckten Erdölreserven der Welt geben könnte. Dies sind bisher jedoch lediglich Spekulationen und bergen zum aktuellen Zeitpunkt keine Konfliktpotenziale. Diese Vorkommen müssten zunächst wissenschaftlich sicher nachgewiesen werden, um das Potenzial wirklich einschätzen zu können. Bei den Gebieten, welche eine Wahrscheinlichkeit von unter zehn Prozent auf das Vorkommen von Ressourcen aufweisen, handelt es sich um die Areale, welche im arktischen Ozean liegen und erst durch die Erweiterung der AWZ zu einem Streitpunkt werden könnten, da es dort in erster Linie Interessensüberschneidungen von Kanada, Dänemark und Russland gibt. Diese Gebiete bergen aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeiten, bezogen auf die Ressourcen, ein geringes Konfliktpotenzial. Anders sieht die in den Streitigkeiten um die seitlichen Abgrenzungen der AWZ zwischen Kanada und den USA aus. In der küstennahen Beaufort-See vermutet die USGS eine Wahrscheinlichkeit von 100 Prozent auf Ressourcen. Doch auch hier wird die Wahrscheinlichkeit im ungeklärten Areal als gering eingeschätzt, was die ökonomische Relevanz verringert. Demgegenüber sieht es in der Barentssee anders aus. Hier wird das Vorkommen von Ressourcen in Küstennähe als gering eingeschätzt, wohingegen in der darauffolgenden Meereszone die Wahrscheinlichkeit bei 30-50 und sogar teilweise 100 Prozent liegt. Dies schließt auch das Areal mit ein, um das es Uneinigkeiten zwischen Norwegen und Russland gab, welche aber, wie erwähnt, beigelegt wurden. Beim Vergleich dieser beiden Streitfälle, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Parameter, verwundert es, dass der Konflikt zwischen Norwegen und Russland gelöst werden konnte und der zwischen den USA und Kanada bisher nicht. Bei der Betrachtung der Schwerpunkte fällt jedoch auf, dass in erster Linie Norwegen einen großen Fokus auf Kooperationen gelegt hat. In dem Strategiepapier Norwegens wird ein ganzes Unterkapitel der expliziten Kooperation mit Russland gewidmet.³²⁰ Darin wird die Wichtigkeit von guten nachbarschaftlichen Verhältnissen mit Russland für die Stabilität in der Arktis betont. Diese enge Kooperation zwischen den beiden Staaten könnte ein Grund für die einvernehmliche Einigung gewesen sein. Darüber hinaus sind beide Nationen wirtschaftlich sehr aktiv in der Arktis und fördern aktuell schon die meisten Ressourcen. Dadurch gibt es in beiden Ländern eine große Lobby der Öl- und Gasindustrie, welche auf eine Einigung gedrängt haben könnten,

³²⁰ Government of Norway, 2017, p. 18.

um die Regionen erschließen zu können.³²¹ Durch die seit Jahren angespannte russische Wirtschaft, welche aus dem Westen in vielen Bereichen sanktioniert wird, könnten mögliche Ressourcen in der Barentssee für Russland sehr entscheidend sein. Um in der Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben und das weitere Wirtschaftswachstum zu garantieren, ist Russland auf neue Ressourcen angewiesen. Aufgrund der aktuellen geringen Wirtschaftlichkeit der arktischen Ressourcen sind die kooperativen Ansätze der beiden Staaten nachzuvollziehen. Dies könnte sich jedoch schnell ändern, wenn sich die Situation in der Arktis dahingehend wandelt, dass die Ressourcen auch wirtschaftlich abbaubar werden. Das mögliche Konfliktpotenzial hängt also sehr eng mit der Zugänglichkeit und der Wirtschaftlichkeit der Ressourcen zusammen und kann sich jeder Zeit ändern.

Der erste Ölkonzern, welcher versuchte, die vermuteten Ölreserven in der Arktis zu verifizieren, war im Sommer 2012 Royal Dutch Shell. Die USA hatten zuvor Förderlizenzen für die Tschuktschensee nördlich von Alaska vergeben.³²² Durch mehrere Komplikationen, von Wetterereignissen, technischen Problemen und fehlenden Lizenzen, konnte von Shell keine einzige Bohrung durchgeführt werden und die Ambitionen des Konzerns wurden für die nächsten Jahre eingestellt.³²³ Erst 2015 wurden schließlich Bohrungen durchgeführt, welche aber zu enttäuschenden Ergebnissen führten, da wesentlich weniger Öl gefunden wurde als erwartet. Hinzu kam in dieser Zeit die Entwicklung des Ölpreises, welcher sich halbierte und somit die sehr kostenintensive Suche infrage stellte.³²⁴ Dieses Szenario zeigt noch einmal, wie schwierig der Zugang zu den Ressourcen in der Arktis zum aktuellen Zeitpunkt ist. Dieser entschärft deutlich das mögliche Konfliktpotenzial um die Ressourcen, da es aktuell nicht wirtschaftlich ist, die Ressourcen zu fördern. Hinzu kommt, dass der U.S. Geological Survey in seiner Studie lediglich Ressourcen berücksichtigt, welche mit dem heutigen technischen Stand theoretisch abbaubar wären.³²⁵ Der Versuch von Shell hat aber gezeigt, dass selbst diese Vorkommen durch unberechenbare Einflüsse, wie Extremwetterereignisse oder sich bewegendes Eis nur sehr schwer abbaubar sind. Erst die voranschreitenden klimatischen Veränderungen könnten in der Arktis dazu führen, dass die Rohstoffe besser abbaubar werden. Doch auch diese Einschätzung ist spekulativ. Besonders die durchgeführten Bohrungen von Shell 2015 haben gezeigt, dass es keinesfalls sicher ist, dass an den vermuteten Stellen die tatsächlichen vermuteten Mengen an Erdöl oder Erdgas gefunden werden. Die Studie ergab in weiten Teilen der Tschuktschensee

³²¹ Hønneland, 2010, p. 258.

³²² Braune, 2016, p. 145.

³²³ Ebd., p. 46.

³²⁴ Ebd.

³²⁵ USGS, 2008, p. 1.

eine Wahrscheinlichkeit von 100 Prozent, dass sich dort über zehn Mrd. Barrel Öl und 100 Billionen Kubikfuß Gas befänden. Nach den praktischen Bohrversuchen kann auch angenommen werden, dass die Einschätzungen des USGS eventuell zu optimistisch ausgefallen sind. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die anderen Regionen in der Arktis, wo es dementsprechend auch zu deutlichen Abweichungen im tatsächlichen Vorkommen der Ressourcen kommen könnte. Diese Unsicherheiten werden mittelfristig auch nicht beseitigt werden können. Schätzungen zufolge entstehen bei der Förderung von einem Fass Öl in der Arktis Kosten von bis zu 130\$.³²⁶ Dies bedeutet, dass die Förderung von Erdöl in der Arktis zum aktuellen Zeitpunkt nicht rentabel ist und demzufolge ein geringes Konfliktpotenzial bezüglich der Ressourcen besteht.

Es lässt sich also zum aktuellen Zeitpunkt zunächst festhalten, dass das Konfliktpotenzial, bezogen auf die Ressourcen, gering ist. Für die Einschätzung des Konfliktpotenzials sollte aber auch weiter in die Zukunft geschaut werden. Die bereits erwähnten klimatischen Veränderungen könnten die Situation deutlich verändern. Sollte es aufgrund von technologischem Fortschritt und der Erwärmung des Klimas dazu kommen, dass die Ressourcen leichter abbaubar werden, könnte es durchaus zu Konflikten kommen. Diese Einschätzung ist noch sehr spekulativ. Schließlich ist vorhersehbar, wie stark in der Zukunft auf fossile Energien zurückgegriffen wird, um den weltweiten Energiebedarf zu decken. Der Trend in den letzten Jahren geht eindeutig in Richtung erneuerbarer Energien. Das zukünftige Konfliktpotenzial hängt also auch eng mit den Entwicklungen am Energiemarkt zusammen, welche aktuell nicht absehbar sind.

Ein weiterer Aspekt, welcher gegen Konflikte um die Ressourcen spricht, ist die vermehrte Kooperation der Staaten, wenn es um wirtschaftliche Ziele geht. So kooperieren beispielsweise fünf verschiedene Ölkonzerne aus vier verschiedenen Ländern in der Barents- und Karasee, um gemeinsam Lösungen für die Förderung von Öl zu finden.³²⁷ Das kooperative Verhalten spiegeln auch die einzelnen Strategiepapiere der Staaten wider. Alle Akteur*innen haben einen beachtlich großen Schwerpunkt auf die Kooperation mit den anderen Nationen gelegt, besonders die EU (29%), Dänemark (28%) und Norwegen (26%). Diese Bestrebungen nach Kooperation beziehen sich hauptsächlich auf die wirtschaftliche Zusammenarbeit.³²⁸

³²⁶ Aktueller Ölpreis 94,49\$ (Stand:15.8.22), Braune, 2016, p. 153.

³²⁷ Ebd., p. 196.

³²⁸ Europäische Kommission, 2021, p. 2, SCRF, 2020, p. 2, The White House, 2013, p. 25, The State Council of the People's Republic of China, 2018, p. 3, Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 30, Government of Canada, 2019, p. 40, Government of Norway, 2017, p. 9.

5.4 Schifffahrtsrouten als Konfliktpotenzial

Ein zweiter möglicher Konfliktauslöser neben den Ressourcen in der Arktis könnten die arktischen Schifffahrtsrouten darstellen. Wie in Kapitel 5.1 bereits angemerkt, gibt es bereits rechtliche Streitpunkte zwischen den Staaten, sowohl in der Nordost- als auch in der Nordwestpassage. Ob die Routen tatsächlich ein ernsthaftes Konfliktpotenzial darstellen, soll in diesem Kapitel untersucht werden. Bei der Betrachtung der Schwerpunkte der einzelnen Akteur*innen wird aber auch hier schnell klar, dass alle Akteure*innen einen vergleichsweise geringen Fokus auf die Schifffahrtswege gelegt haben. Mit 8% werden die die Schifffahrtswege im Strategiepapier Chinas noch am meisten erwähnt. Jedoch müssen auch hier andere Kategorien einbezogen werden, um die tatsächlichen Schwerpunkte richtig einordnen zu können. So spielt auf jeden Fall die Kategorie „Infrastruktur“ bei den arktischen Routen eine große Rolle. Ein Großteil der Infrastrukturprojekte, welche in Angriff genommen werden sollen, dienen dazu, die Seewege besser passierbar und wirtschaftlicher zu machen. Bei der Betrachtung dieser Kategorie fällt auf, dass die beiden Anrainerstaaten Kanada und Russland mit 10 und 15% einen vergleichsweise starken Schwerpunkt auf diese Kategorie legen. Beide Staaten planen den infrastrukturellen Ausbau der jeweiligen Routen, um diese in der Zukunft besser und verlässlicher nutzen zu können.³²⁹ Neben China sind es auch die beiden Anrainerstaaten, welche den größten Fokus auf die Schifffahrtswege legen. Dass China den größten Fokus aller Akteur*innen auf die Schifffahrtswege legt, könnte auf den ersten Blick verwundern, da China weder Anrainerstaat an einer Route ist, noch einen direkten Zugang zum Arktischen Ozean besitzt. Für China geht es aber darum, die Arktis in ihre „neue Seidenstraße“ zu integrieren, um so einen verbesserten Zugang zum europäischen Markt zu bekommen.³³⁰ Dafür soll die Infrastruktur, besonders entlang der Nordostpassage, durch chinesische Investitionen modernisiert und verbessert werden.³³¹ Der vergrößerte Einfluss Chinas auf die Region könnte in der Zukunft ein möglicher Konfliktherd werden, da einige Staaten bereits misstrauisch auf die chinesischen Pläne und Aktivitäten schauen.³³²

Die anderen Akteur*innen legen in ihren Strategien nur einen geringen Fokus auf die Schifffahrtswege, was das Konfliktpotenzial um die Routen abschwächt. Für die meisten Akteur*innen ist es in erster Linie wichtig, dass gute Infrastrukturen geschaffen werden, um die Sicherheit auf den Routen zu gewährleisten und diese besser nutzbar zu machen.

³²⁹ SCRF, 2020, p. 3, Government of Canada, 2019, p. 8.

³³⁰ The State Council of the People's Republic of China, 2018, p. 3.

³³¹ Ebd.

³³² Wright, 2013, p. 5.

Ein hohes Konfliktpotenzial birgt die regulierte, bzw. nicht regulierte Schifffahrt seitens der Anrainer Russland und Kanada. Wie in Kapitel 5.1 angesprochen, gibt es bereits sowohl in der Nordwest- als auch in der Nordostpassage bilaterale Streitigkeiten, welche sich bei einer erhöhten Nutzbarkeit der Seewege verstärken könnten. Zur Bewertung dieser Konflikte ist es wichtig, die möglichen Ursachen zu betrachten. In beiden Auseinandersetzungen zwischen Kanada und den USA und Russland und den USA geht es um die Kontrolle von ausländischen Schiffen, welche die Passagen durchfahren. Die Anrainerstaaten haben das Recht, für die Teile der Route, welche durch innere Gewässer führt, nicht-diskriminierende Gebühren zu verlangen, was bei einer erhöhten Nutzung in den nächsten Jahren eine lukrative Einnahmequelle darstellen würde. Somit ist es aus Sicht der beiden Anrainer nachvollziehbar, die Gebiete zwischen der Küste und den vorgelagerten Inseln für sich zu beanspruchen und sich somit das Recht auf Regulierung vorzubehalten.

Sollten die beiden Passagen als internationale Wasserstraßen anerkannt werden, hätte dies großen Einfluss auf die Nutzbarkeit und auch auf sicherheitspolitische Themen. In einer internationalen Wasserstraße haben alle Schiffe, egal aus welchem Land, freien Zugang und Nutzung, darunter auch Militärschiffe und Unterseeboote.³³³ Die Unterseeboote dürften nach internationalem Recht die Wasserstraßen nutzen, ohne auftauchen zu müssen oder sich bei den Anrainerstaaten zu registrieren.³³⁴ Dies wäre nicht der Fall, wenn die Seewege als Binnengewässer anerkannt würden. Besonders Russland wird laut seines Strategiepapieres einen großen Fokus auf die Sicherheit legen und somit auch auf die Regulierung der nördlichen Seeroute.³³⁵ Unter Berücksichtigung dieser Aspekte hat der Status der Nordostpassage großen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl Russlands und birgt somit auch Konfliktpotenzial. Dies wird aber nur dann relevant, wenn die Route zuverlässig und durchgehend befahrbar sein wird. Ein weiterer Grund für das russische Interesse an einer regulierten Durchfahrt könnte die Möglichkeit von Blockaden in Konfliktfällen sein. Dies ist aber wiederum ein Grund, weswegen andere Staaten wie die USA den Status als internationale Wasserstraße bevorzugen. Hier könnten sich in der Zukunft, wenn die Wasserstraßen der Arktis relevanter werden, Konflikte über den Status entwickeln.

Ähnlich wie bei der Gewinnung der Ressourcen gibt es auch in der Schifffahrt und den Routen Kooperationen zwischen den arktischen Staaten. Diese könnten deeskalierenden Einfluss auf mögliche Uneinigkeiten haben. Wie bereits in Kapitel 5.3 erwähnt, legen alle Akteur*innen in

³³³ Leypold, 2009, p. 56.

³³⁴ Byers, 2007, p. 151.

³³⁵ SCRF, 2020, p. 3.

der Arktis einen großen Schwerpunkt auf Kooperation. Diese bezieht sich bei den Schifffahrtswegen in erster Linie auf Kooperationen bei Such- und Rettungsaktivitäten. Hier wollen alle Akteur*innen möglichst eng zusammenarbeiten, um eine sichere Nutzung der maritimen Arktis zu gewährleisten.³³⁶ Darüber hinaus bestehen Kooperationen zwischen den einzelnen Staaten. Dies bezieht sich zum Beispiel auf Infrastrukturprojekte in der Arktis und entlang der Schifffahrtswege, welche eine bessere und sichere Nutzung der Routen ermöglichen sollen.³³⁷

Besonders zwischen den beiden „Konfliktparteien“ Kanada und den USA besteht eine sehr enge Kooperation im North American Aerospace Defence Command und der NATO, welche auch Überwachungsaufgaben in der Nordwestpassage beinhalten.³³⁸ Das tatsächliche Konfliktpotenzial zwischen den USA und Kanada kann also als sehr gering angesehen werden.

Ein weiteres Kooperationsabkommen zwischen den Arktisstaaten könnte durchaus Potenzial für Konflikte bieten: Das Search and Rescue (SAR-) Abkommen beinhaltet die gemeinsame Such- und Rettungsmission der Luft- und Seefahrt in der Arktis. Dies beinhaltet auch die Verwendung von militärischen Ressourcen, um diese Aufgaben abzudecken.³³⁹ Auch wenn es sich hierbei nicht um einsatzbereite Kampffressourcen handelt, könnte die Präsenz von militärischen Schiffen und Fahrzeugen in der Arktis die Spannungen verhärten. Die verschiedenen sicherheitspolitischen Gefahren werden im nächsten Kapitel näher betrachtet.

5.5 Sicherheitspolitische Gefahren und mögliche Spillover-Effekte

In diesem Kapitel sollen die sicherheitspolitischen Aspekte und insbesondere die erhöhte militärische Präsenz in der Arktis untersucht werden. Die militärischen Aktivitäten der Staaten können großes Misstrauen untereinander schaffen und somit auch entscheidend für mögliche Konflikte sein. Wie in Kapitel 2.3.4 bereits behandelt, hat sich die militärische Präsenz in der Arktis in den letzten Jahren verstärkt. Dies birgt Spannungen zwischen den Staaten und spiegelt sich in den Strategiepapieren eindeutig wider. Das Thema „Sicherheit“ ist bei allen Akteur*innen sehr präsent. Es wird sowohl bei der NATO (50%) als auch seitens Russlands (24%) in den Strategiepapieren am meisten behandelt. Da es sich bei der NATO um ein Verteidigungsbünd-

³³⁶ SCRF, 2020, p. 3, Däumer, 2021, p. 2, The White House, 2016, p. 26, The State Council of the People's Republic of China, 2018, p. 9, Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011, p. 12, Government of Canada, 2019, p. 41, Government of Norway, 2017, p. 36f.

³³⁷ The State Council of the People's Republic of China, 2018, p. 8.

³³⁸ Byers, 2007, p. 157.

³³⁹ Bartsch, 2011, p. 63.

nis handelt, ist dies in leicht nachzuvollziehen. Dass Russland solch einen Fokus auf die Sicherheit legt, lässt darauf schließen, dass es sich bereits in seinem Sicherheitsgefühl bedroht fühlen könnte. Dies wird aus den Entwicklungen der letzten Jahre erwachsen sein, da sich die westlichen Staaten mit Sanktionen gegen Russland gestellt haben. Aber auch die anderen Nationen haben einen vergleichsweise starken Fokus auf die Sicherheit gelegt. Sowohl bei der EU, den USA und Kanada hat Sicherheit ebenfalls einen sehr hohen Stellenwert. Lediglich Norwegen und Dänemark legen einen geringeren Wert auf Sicherheit, das Thema ist allerdings auch in diesen Strategiepapieren präsent. Der einzige Akteur, welcher so gut wie keinen Fokus auf die Sicherheit legt, ist China. Dies könnte damit zusammenhängen, dass China keine territorialen Ansprüche in der Arktis vertritt und somit auch keine sicherheitspolitischen Herausforderungen für das eigene Land sieht. Als ersten Überblick lässt sich festhalten, dass bei fünf von acht Akteur*innen das Thema Sicherheit mit einer hohen bis sehr hohen Priorität behandelt wird und lediglich bei China, welches keine Territorien in der Arktis besitzt, eine niedrige Priorität verzeichnet. Es stellt sich die Frage, wie es zu dieser starken Fokussierung in den letzten Jahren und die damit einhergehende Aufrüstung kommen konnte.

Das im vorherigen Kapitel angesprochene SAR-Abkommen, welches 2011 für Such- und Rettungseinsätzen in der Luft- und Schifffahrt beschlossen wurde, hat unter anderem zu einer verstärkten militärischen Präsenz in der Arktis geführt. Durch das Abkommen wurde die militärische Aufrüstung in der Region regelrecht legitimiert.³⁴⁰ Es ist das erste vom Arktischen Rat verabschiedete Abkommen, welches einem rechtsverbindlichen Charakter unterliegt und von allen acht Arktisstaaten einvernehmlich beschlossen wurde. Es basiert zwar auf gemeinsamen sicherheitspolitischen kooperativen Interessen, wie aber bereits auch im Kapitel zuvor erwähnt, können durch die verstärkte militärische Präsenz sicherheitspolitische Spannungen hervorgerufen werden. Die erhöhte militärische Präsenz ist wiederum von Nöten, da sie mit ihrer Organisation und Ausrüstung die Küstenwache in den einzelnen Gebieten zunächst unterstützen muss, bis diese dementsprechend ausgerüstet ist.³⁴¹ Die militärischen Kapazitäten sind streng reglementiert und dürfen nicht über Such- und Rettungsaktionen hinaus gehen. Darüber hinaus ist es den Militärs untersagt, in andere Hoheitsgewässer vorzudringen, ohne die jeweiligen Staaten informiert zu haben.³⁴² Das Konfliktpotenzial ist durch die strengen Reglementierungen des Abkommens eingedämmt. Es dürfte ohne besondere Vorkommnisse zu keinen Verletzungen des Hoheitsgebiets anderer Staaten und damit Provokationen oder Konflikten kommen. Jedoch

³⁴⁰ Ebd.

³⁴¹ Ebd.

³⁴² Uebachs, 2018, p. 80.

muss festgehalten werden, dass die Präsenz militärischer Ressourcen ein gewisses Drohszenario vermittelt und somit auch Misstrauen unter den Staaten geschürt werden kann.

Des Weiteren wird die Aufrüstung des Militärs in den Strategiepapieren auch mit der neuen Erreichbarkeit der nördlichen Küsten begründet, sollte das Eis durch den Klimawandel tatsächlich komplett verschwinden. Hier geht es vor allem um die Bekämpfung von Kriminalität und nicht explizit um die Landesverteidigung.³⁴³ In der wissenschaftlichen Literatur wird dieses Verhalten nicht als destabilisierender Faktor gesehen, da die Staaten lediglich ihrer territorialen Verantwortung nachkommen und nicht im klassischen Sinne militärische Aufrüstung betreiben.³⁴⁴

Ein weiterer Aspekt, welcher unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit berücksichtigt werden muss, sind die Souveränitätsansprüche der Staaten. Beim Blick auf die strategischen Ziele der Staaten fällt auf, dass dieser Punkt jedoch bei allen Staaten unterdurchschnittlich, bis gar nicht erwähnt wird. Lediglich Russland legt mit 5% einen kleinen Fokus auf dieses Thema. Russland betont die Souveränität des russischen Gebietes und dass dies auch geschützt werden müsse.³⁴⁵ Aber auch Kanada und Dänemark betonen die souveränen Ansprüche auf das eigene Territorium welche geschützt werden müssen. Kanada erwähnt in diesem Zuge die wichtige Rolle der eigenen Armee.³⁴⁶ Unter die territorialen Ansprüche fallen auch die Gebiete, welche aktuell noch nicht einem Staat zugeteilt sind, auf die aber Anspruch erhoben wird. Diese Zonen wurden in Kapitel 5.2 vorgestellt. Die Akteur*innen, welche in diesem Zusammenhang genannt wurden, sind ebendiese, welche auch hier im Zusammenhang von Souveränitätsansprüchen genannt werden: Russland, Kanada und Dänemark. Wie in Kapitel 5.3 dargestellt, stehen die wirtschaftlichen Interessen bei den Bestrebungen der Festlandsockelerweiterung nicht im Vordergrund, da diese Regionen ein geringes Rohstoffvorkommen aufweisen. Bezogen auf die Souveränitätsansprüche könnte ein größeres Konfliktpotenzial in Zusammenhang mit der erhöhten militärischen Präsenz entstehen. Die Bestrebungen auf eine Ausdehnung der eigenen AWZ könnten in der Arktis tatsächlich zu Konflikten führen, da bisher keine Kompromissbereitschaft signalisiert wurde und es mehrere Interessensüberschneidungen gibt, wie bereits im Verlaufe der Arbeit erwähnt. Sollte das Urteil der FSGK für einige Akteur*innen nicht zufriedenstellend

³⁴³ Government of Canada, 2019, p. 66, SCRF, 2020, p. 4.

³⁴⁴ Uebachs, 2018, p. 81, Amann, 2016, p. 5.

³⁴⁵ SCRF, 2020, p. 1.

³⁴⁶ Government of Canada, 2019, p. 26.

ausfallen, so könnte es aufgrund der Souveränitätsansprüche durchaus zu Konflikten kommen.³⁴⁷

Zur Beurteilung der Sicherheitsfragen müssen auch die im Kapitel zuvor behandelten Seewege berücksichtigt werden. Schließlich ist aus den Papieren zu erkennen, dass die militärische Aufrüstung auf sicherheitspolitische Bestrebungen zurückzuführen ist, welche vorerst mit der Nutzbarkeit der Wasserstraßen zu tun haben. Die USA betonen darüber hinaus die Wichtigkeit der freien Schifffahrt für die nationale Sicherheit, um die freie Fahrt von militärischen Schiffen zu gewährleisten.³⁴⁸ Auf die expliziten Gefahren wird in den Strategiepapieren nicht hingewiesen, da dies mit großer Wahrscheinlichkeit direkt zu Spannungen führen könnte. Jedoch können Tendenzen erkannt werden, dass die militärische Aufrüstung, besonders der USA und Russlands, auch Aufrüstung im klassischen Sinne zur Abschreckungszwecken dient. Die einstige Pufferzone zwischen den USA und Russland beginnt durch das Abschmelzen des Eises mehr und mehr zu verschwinden und eröffnet neue Möglichkeiten und Gefahren. So können in der Zukunft leichter Militärmanöver auch im Norden durchgeführt werden, die die Spannungen verschärfen könnten.

Diese Entwicklungen könnten ähnlich wie im kalten Krieg in einer Spirale des gegenseitigen Aufrüstens enden und somit auch sicherheitspolitische Folgen haben. Zum aktuellen Zeitpunkt lässt sich aber festhalten, dass die Truppenstärke bei weitem nicht so groß ist wie zu Zeiten des Kalten Krieges und durch die schwache Infrastruktur und die aktuell nicht relevanten Ressourcen keine attraktiven Angriffsziele in der Region vorhanden sind.³⁴⁹ Auch bei diesem möglichen Konfliktszenario müssen die kooperativen Bestrebungen aller Nationen mitberücksichtigt werden. So gibt es mehrere gemeinsame Militärübungen in der Region. Unter anderem findet jährlich das POMOR-Manöver mit dem NATO-Staat Norwegen und Russland statt.³⁵⁰

Die Beziehungen zwischen den arktischen Staaten haben sich seit der Ukraine-Krise 2014 teilweise verschlechtert. Besonders zwischen den NATO-Staaten und Russland. So finden auf Einladung Norwegens bereits seit 2013 Militärübungen der NATO in der Region statt, welche in Russland kritisch gesehen werden.³⁵¹ Es ist seit 2014 ein allgemeiner Anstieg der militärischen Präsenz in der Arktis zu erkennen, sowohl von westlicher als auch von russischer Seite. Auch

³⁴⁷ Uebachs, 2018, p. 8.

³⁴⁸ The White House, 2009, p. 3.

³⁴⁹ Amann, 2016, p. 5.

³⁵⁰ Uebachs, 2018, p. 82.

³⁵¹ Braune, 2016, p. 118.

die russische Seite hat in der Zeit verstärkt militärische Übungen durchgeführt und Verteidigungsszenarien geübt.³⁵² Der Beginn des Konflikts in der Ukraine fiel mit einer erhöhten militärischen Präsenz in der Arktis zusammen und es wurden vermehrt Manöver durchgeführt, weswegen durchaus Zusammenhänge vermutet werden könnten. Dies bringt mögliche Spillover-Effekte ins Spiel. Durch Konflikte zwischen den Nationen in anderen Teilen der Welt kann sich auch die Situation in der Arktis schnell verändern, wie die Ereignisse von 2014 gezeigt haben. Das gleiche gilt für die Ereignisse ab dem Jahr 2022, durch welche Russland weiter isoliert wurde. Die Auswirkungen auf die Arktis und die Beziehungen zwischen den Staaten können zum aktuellen Zeitpunkt allerdings noch nicht beurteilt werden. Was jedoch festzuhalten bleibt, ist die Erkenntnis, dass sich Konflikte zwischen den Staaten schnell auf die Arktis ausweiten könnten, besonders dann, wenn die Infrastruktur und die Gegebenheiten durch das schmelzende Eis gegeben sind und eine bessere wirtschaftliche und strategische Nutzung ermöglicht wird.

Resümierend ist festzuhalten, dass durchaus Konfliktpotenziale durch sicherheitspolitische Aspekte in der Arktis vorhanden sind. In den letzten Jahren ist in der Arktis ein verstärktes militärisches Aufrüsten zu erkennen, was verschiedene Gründe hat. Zum einen wird dies mit dem SAR-Abkommen zusammenhängen, um eine sichere Nutzung und Schifffahrt zu gewährleisten. Jedoch wird in den Strategiepapieren auch deutlich die Verteidigung der nördlichen Grenzen, welche zuvor von Eis geschützt waren, erwähnt. Gegen welche Gefahren geschützt werden muss, wird nicht konkretisiert. Konfliktpotenziale durch sicherheitspolitische Aspekte könnten in erster Linie durch die souveränen Ansprüche einiger Staaten in der Arktis ausgelöst werden. Darüber hinaus könnten die erwähnten Spillover-Effekte zu Konflikten in der Region führen. Die Krise in der Ukraine 2014 und 2022 hat deutlich gezeigt, dass sich diplomatische Spannungen, ausgelöst durch einen Konflikt, auch destabilisierend auf die Arktis auswirken können.

³⁵² Uebachs, 2018, p. 83.

6 Fazit und Ausblick

Durch den symbolischen Akt Russlands 2007, die eigene Flagge am Meeresgrund des geographischen Nordpols zu installieren, wurden die souveränen Ansprüche des Landes unterstrichen und der politische Fokus auf die Region gelenkt. Durch die Aktion erhielten territoriale Uneinigkeiten der arktischen Staaten wieder mehr Aufmerksamkeit und in der wissenschaftlichen Literatur wurde die Gefahr von Konflikten und Auseinandersetzungen diskutiert. Die vorliegende Arbeit hat sich mit dem Konfliktpotenzial in der Arktis auseinandergesetzt und versucht, mithilfe der Strategiepapiere der einzelnen Akteur*innen die Frage „*Inwieweit werden durch den Klimawandel in der Arktis geopolitische Konflikte zwischen den Anrainerstaaten ausgelöst?*“, zu beantworten.

Als maßgeblicher Auslöser für die veränderte Situation in der Arktis und die neuen Aktivitäten in der Region kann der Klimawandel festgelegt werden. Durch die Erwärmung des weltweiten Klimas verändert sich die Situation in der Arktis deutlich. Der Eisschild, welcher weite Teile des Arktischen Ozeans bedeckt, beginnt immer mehr zu verschwinden und ermöglicht so die Erschließung neuer Gebiete und Regionen.

Zunächst ist eine allgemeine Einordnung der Arktis als Untersuchungsgegenstand vorgenommen worden, um sie regional einzuordnen und die Auswirkungen des Klimawandels auf die Region mithilfe von wissenschaftlicher Literatur darzulegen. Dabei ging es explizit darum, Ursachen für mögliche Konflikte in der Arktis darzulegen. Durch das Abschmelzen des Eises und die damit einhergehende bessere Erreichbarkeit werden sowohl fossile Ressourcen wie Erdöl- und Erdgas als auch lebende Ressourcen wie Fischgründe besser zugänglich. Insbesondere von den fossilen Ressourcen werden in der Arktis große Mengen vermutet, welche Konflikte zwischen den einzelnen Akteur*innen auslösen könnten. Hinzu kommen neue Schifffahrtswege durch die Arktis, welche wirtschaftlich nutzbar werden und Alternativen zu den herkömmlichen Routen darstellen könnten.

Die Untersuchung der fossilen Ressourcen hat gezeigt, dass die aktuellen Schätzungen noch von großen Unsicherheiten geprägt sind, was die tatsächlichen Vorkommen an Erdgas und Erdöl betreffen. Mehrere Probebohrungen von verschiedenen Unternehmen waren nicht erfolgreich oder es wurden wesentlich weniger Ressourcen gefunden als erwartet. Darüber hinaus gibt es nur sehr wenige Studien über Schätzungen von Ressourcen in der Arktis. Die meisten Akteur*innen stützen sich auf die gleiche Studie der USGS von 2008, was aus wissenschaftlicher Sicht bedenklich ist. In den erwähnten Bohrungen, welche auf Grundlage dieser Studie

durchgeführt wurden, konnten die erwarteten Ressourcen nicht bestätigt werden. Darüber hinaus ist der Abbau der Ressourcen nach wie vor von großen Unsicherheiten begleitet, welche nicht beeinflussbar sind, wie unter anderem Extremwetterlagen oder driftendes Eis. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Fördern der Ressourcen aus den genannten Gründen nicht rentabel, da der Abbau von Erdöl und Gas auch stark von den jeweiligen Märkten und Preisen abhängt. Diese Faktoren lassen das Konfliktrisiko zwischen den Staaten als gering erscheinen.

Bei den Schifffahrtswegen handelt es sich um die Northwest- und die Nordostpassage, welche in der näheren Zukunft lukrativ für die kommerzielle Schifffahrt werden könnten und Alternativen zwischen Eurasien und Nordamerika darstellen könnten. Die transpolare Route, welche direkt über den Nordpol führt und Atlantik und Pazifik verbindet, wird erst dann befahrbar sein, wenn sich das Eis in der Arktis komplett zurückgezogen hat. Dies wird in den nächsten Jahren nicht der Fall sein, weswegen diese Route zum jetzigen Zeitpunkt keine große Relevanz hat. Ähnlich wie der Abbau der Ressourcen sind auch die Schifffahrtrouten noch von vielen Unsicherheiten und der Unerreichbarkeit der Arktis geprägt. Die Routen sind aktuell überwiegend nur mit begleitenden Eisbrechern für Schiffe zu befahren, was einen hohen Kostenaufwand mit sich bringt. Darüber hinaus ist die Infrastruktur entlang der Seewege noch nicht ausreichend ausgebaut, um flächendeckend Rettungseinsätze zu gewährleisten und somit die Sicherheit für die Seefahrt zu sichern. Die Anrainerstaaten an die Routen (Kanada und Russland) haben das Ziel, Teile der Routen als innere Gewässer zu benennen, um dort mehr Einfluss zu gewinnen. Dies könnte zu Konflikten, in erster Linie mit den USA, führen, welche eine freie und unregulierte Schifffahrt in der Arktis fordern. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Aufkommen auf den Seewegen in der Arktis allerdings noch so gering, dass die Wahrscheinlichkeit für Konflikte zwischen den Staaten in der nahen Zukunft gering ist. Hinzu kommt, dass selbst wenn die Seewege zu einer ernsthaften und rentablen Alternative zu Routen durch den Suez-Kanal und den Panama-Kanal werden, gilt dies nur für Transporte nördlich von Gibraltar oder Singapur. Der sehr stark wachsende indische Markt hätte beispielsweise keine Vorteile durch die Wasserstraßen in der Arktis. Dadurch kann das Konfliktpotenzial um die Schifffahrtsrouten in der Arktis als gering eingestuft werden, solange die klimatischen Verhältnisse die aktuelle Situation aufrechterhalten.

Der dritte Punkt, welcher untersucht wurde, sind die sicherheitspolitischen Gefahren und die militärische Bedeutung der Arktis. Hier ist zu erkennen, dass sich die militärischen Aktivitäten der Akteur*innen in der Arktis in den letzten Jahren wieder erhöht haben. Seit dem Kalten

Krieg war die Arktis eine Zone des Friedens und der Kooperation, ohne nennenswerte militärische Aktivitäten. Dies hat sich in den letzten Jahren geändert. Unter anderem durch das SAR-Abkommen zur Such- und Rettungseinsätzen in der Luft- und Schifffahrt wurden militärische Aktivitäten in der Arktis verstärkt, um die Küstenwache zu unterstützen. Hinzu kommt, dass durch das schmelzende Eis eine neue maritime Erreichbarkeit für die Nordgrenzen einiger Arktisstaaten geschaffen wird. Dies hat ebenfalls zur Folge, dass in der Region in Infrastruktur zur Überwachung und möglichen Verteidigung investiert wird. Die Erhöhung von militärischen Kapazitäten wird häufig als Beleg dafür verwendet, dass die Situation Konflikte, welche auch eskalieren können, hervorruft. Die erhöhte militärische Präsenz und die neuen klimatischen Verhältnisse, welche durch den Klimawandel verursacht werden, bergen ein Konfliktpotenzial, besonders wenn sich durch Spillover-Effekte Konflikte in die Region verlagern. Damit kann resümiert werden, dass das größte Konfliktpotenzial von einer erhöhten militärischen Präsenz in der Arktis ausgeht.

Bei der Untersuchung der Strategiepapiere der einzelnen Akteur*innen in der Arktis fällt auf, dass alle Akteur*innen in erster Linie drei Schwerpunkte verfolgen: (1) Nachhaltige Entwicklung, (2) Frieden und Kooperation und (3) Sicherheit. Besonders die ersten beiden Punkte zeigen eine klare Tendenz, welche in der Arktis von den Staaten verfolgt wird. In erster Linie soll die arktische Umwelt weitestgehend geschützt werden. Dies würde bedeuten, dass auch verstärkte wirtschaftliche Nutzung in der Zukunft, sowohl beim Abbau von Ressourcen als auch bei der Nutzung der Seewege, Regulierungen unterstellt wären. Dies verringert neben den bereits erwähnten aktuellen Schwierigkeiten das Konfliktpotenzial um die Ressourcen und die Seewege, da sie nicht frei genutzt werden können bei der Einhaltung von nachhaltigen Entwicklungsprogrammen. Darüber hinaus wäre der zweite Punkt zu nennen, welcher das allgemeine Konfliktpotenzial in der Region verringert. Alle Akteur*innen setzen in der Arktis auf Kooperation. Dies erstreckt sich über alle strategischen Ziele. In der Entwicklung der Arktis, wie dem Ausbau der Infrastruktur, der Forschung und der Nutzung der Seewege wird auf Kooperation gesetzt. Aber auch beim Umweltschutz ist ein kooperatives Handeln der Staaten entscheidend.

Nichts destotrotz muss darüber hinaus beachtet werden, dass alle Staaten einen großen Fokus auf die eigene Sicherheit legen. Durch militärische Aufrüstung sichern sie sich in der Arktis gegen alle Eventualitäten ab. Auch wenn das Hauptziel auf Kooperation und Frieden basiert, kann sich die Situation schnell ändern und eine militarisierte Region unmittelbar zu einem Brandherd der internationalen Politik werden. Besonders Krisen wie 2014 auf der Krim zeigen,

dass Konflikte auch Auswirkungen auf andere Regionen wie die Arktis haben. Wenn sich die diplomatischen Beziehungen zwischen Staaten aufgrund von Konflikten oder Ereignissen verschlechtern, hat dies auch destabilisierende Auswirkungen auf andere Teile der Welt. Dies hat sich 2014 in der Arktis dadurch gezeigt, dass Kooperationsvereinbarungen zwischen Norwegen und Russland aufgekündigt wurden. Darüber hinaus wurden russische Ölfirmen sanktioniert. Dies hat gezeigt, dass sich ein Konflikt durch einen Spillover-Effekt auch auf andere Regionen übertragen kann.

Das Schicksal der Arktis hängt also auch sehr eng mit den Entwicklungen im Rest der Welt zusammen. Grundsätzlich wird von allen Akteur*innen ein kooperatives Verhalten angestrebt. Doch sollte es zu Energieengpässen kommen, könnte auch das Konfliktpotenzial um die Ressourcen in der Arktis wieder relevanter werden. Ein anderes Szenario, welches aktuell sehr präsent ist, sind die Verschlechterungen von diplomatischen Beziehungen zwischen verschiedenen Staaten. Sollte sich nichts an der aktuellen Situation in der Ukraine verändern oder sich sogar noch neue Konflikte auftun, kann dies auch zukünftig Auswirkungen auf die Arktis und das dortige Konfliktpotenzial haben. Besonders wenn es sich dabei um Konflikte zwischen Akteur*innen handelt, welche in der Arktis aktiv sind, so wie es aktuell der Fall ist.

Literaturverzeichnis

- Airolidi, A., 2014. The European Union and the Arctic. Developments and perspectives 2010-2014. Nordic Council of Ministers, Kopenhagen.
- Akcayoz, P., Heal, A., Lee, H., 2015. Security of the Arctic. As the U.S. Takes Over the Arctic Council Leadership in 2015, Belfer Center for Science and International Affairs (Policy Brief). Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, Environmental and Natural Resources Program, Cambridge.
- Amann, J., 2016. It's getting hot in here. Die Arktis im Wandel (No. 02/2016), Working Paper. Forum Regensburger Politikwissenschaftler, Regensburg.
- AMAP, 1998. AMAP Assessment Report, Arctic Pollution Issues. Arctic Monitoring Assessment Program, Oslo.
- AMSA, 2009. Protection of the Arctic Environment. Arctic Marine Shipping Assessment Report, Akureyri.
- Arctic Council, 1996. Ottawa-Declaration, Ottawa.
- Bartsch, G.M., 2015. Zukunftsraum Arktis, essentials. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-09263-4>
- Bartsch, G.M., 2014. Klimawandel und Sicherheit in der Arktis nach 2014. Hat die friedliche und kooperative internationale Arktispolitik eine langfristige Zukunft? Planungsamt der Bundeswehr, Berlin.
- Bartsch, G.M., 2011. Die Governance der Arktis. Akteure, Institutionen und politische Perspektiven im tauenden Hohen Norden. Fernuniversität Hagen, Hagen.
- Brady, A.-M., 2017. China is a Polar Great Power. Cambridge University Press, Cambridge.
- Braune, G., 2016. Die Arktis, Porträt einer Weltregion. Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn.
- Byers, M., 2013. International Law and the Arctic. Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge.
- Byers, M., 2007. Internationales Recht und internationale Politik in der Nordwestpassage. Konsequenzen des Klimawandels. Z. Für Ausländisches Recht Völkerr. 67, 145–157.
- Chang, G.G., 2010. China's Arctic Play. The Diplomat.
- Cross, T., 2019. The NATO Alliance's Role in Arctic Security. Marit. Exec. URL <https://maritime-executive.com/editorials/the-nato-alliance-s-role-in-arctic-security> (accessed 7.13.22).
- Däumer, M., 2021. Die Arktis im strategischen Konzept der NATO. Gruyter 5, 377–385.

Dolata, P., Mildner, S.-A., 2013. Schätze am Meeresboden. Wirtschaftliche Potentiale und politische Risiken der Tiefseeförderung, in: Bruns, S., Petretto, K., Petrovic, D. (Eds.), Maritime Sicherheit. Globale Gesellschaft Und Internationale Beziehungen. Wiesbaden.

Europäische Kommission, 2021. Ein stärkeres Engagement der EU für eine grünere, friedliche und prosperierende Arktis, Brüssel.

Europäische Kommission, 2008. Die Europäische Union und die Arktis, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat, KOM (2008) 763 endgültig, Brüssel

Government of Canada, 2019. Canada's Arctic and Northern Policy Framework, Ottawa.

Government of Canada, 2009. Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future, Ottawa.

Government of Canada, 2000. The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy, Ottawa.

Government of Norway, 2017. Norway's Arctic Strategy – between geopolitics and social development 40. Oslo.

Gronholt-Pedersen, J., 2021. Denmark boost Arctic defense spending. Arct. Today.

Grønning, F.R., 2016. NATO reluctant to engage in the Arctic. URL <https://www.highnorthnews.com/en/nato-reluctant-engage-arctic> (accessed 7.13.22).

Haftendorn, H., 2016. Wettüsten im Ewigen Eis. Eine Gefahr für die internationale Stabilität? Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik 9, 101–120.

Hilde, P., Wideberg, H., 2014. Norway and the NATO: The Art of Balancing, in: Allers, R., Masala, C., Tammes, R. (Eds.), Common or Divided Security? German and Norwegian Perspectives on Euro-Atlantic Security. Peter Lang, Frankfurt am Main, pp. 204–205.

Hønneland, G., 2010. Kompromiss als Routine. Russisch norwegische Konfliktlösung in der Barentssee, in: Sapper, M. (Ed.), Logbuch Arktis. Der Raum, Die Interessen Und Das Recht. Berlin.

Howard, R., 2009. The Arctic Gold Rush. The New Race for Tomorrow's Natural Resources, London.

Hüging, H., 2013. Wetter, Klima und Klimawandel. bpb.de. URL <https://www.bpb.de/themen/klimawandel/dossier-klimawandel/38427/wetter-klima-und-klimawandel/> (accessed 4.7.22).

Humrich, C., 2011. Ressourcenkonflikte, Recht und Regieren in der Arktis. Aus Polit. Zeitgesch.

Ingimundarson, V., 2011. Die Kartierung der Arktis. Bodenschätze und Großmachtpolitik. Aus Polit. Zeitgesch. 5, 14–22. Bonn.

IPCC, 2014. Climate Change 2014. Genf.

Jacobsen, L., 2016. China prepares for an Ice-Free Arctic. International Peace Research Institute, Stockholm.

- Kassow, J., 2015. Multilateralismus im Hohen Norden. Die Ukrainekrise droht, die Arktisdiplo-matie zu versicherheitlichen. Dtsch. Ges. Für Auswertige Polit., DGAPkompakt. Berlin.
- Keil, K., 2015. Economic potential (No. 24), Arctic security matters. Institute for Security Studies, Paris.
- Kluge, J., Paul, M., 2020. Russlands Arktis-Strategie bis 2035: große Pläne und ihre Grenzen. Stift. Wissenschaft Polit. Berlin 89. <https://doi.org/10.18449/2020A89>
- König, D., Neumann, T., 2008. Streit um die Arktis. V.N. 56, 20–24. <https://doi.org/10.5771/0042-384X-2008-1-20>
- Kopra, S., 2013. China's Arctic Interests.
- Lange, M., 2014. Die Nutzung von Öl- und Gasvorkommen in einer nahezu eisfreien Arktis, in: Lozán, J. (Ed.), Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen. Verl. Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.
- Langer, M., Schwantz, S., Steinecke, K., Venzke, J.-F., 2014. Perspektiven der arktischen Seefahrt in der Zukunft, in: Lozán, J. (Ed.), Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen. Hamburg.
- Leypold, P., 2009. Die Nordostpassage als Alternative zu den bestehenden Seeverkehrsrouten zwischen Europa und Asien. Potenziale bis zum Jahr 2050. Basel.
- Mayring, P., 2014. Qualitative Inhaltsanalyse, in: Baur, N., Blasius, J. (Eds.), Handbuch Methoden Der Empirischen Sozialforschung. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden.
- Mayring, P., 2010. Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken, 11th ed. Beltz. Weinheim
- Ministry of Foreign Affairs Denmark, 2011. Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020. Copenhagen.
- Ministry of Foreign Affairs of Norway, 2009. New Building Block in the North. The next Step in the Government's High North Strategy. Oslo.
- Ministry of Foreign Affairs of Norway, 2006. The Norwegian Governments High North Strategy. Oslo.
- Ministry of Foreign Affairs people's Republik China, 2010. China's View on Arctic Cooperation. Peking.
- Mohr, J., 2021. China und die Arktis, in: Weber, J. (Ed.), Konfliktraum Arktis. Miles-Verlag, Berlin, pp. 104–127.
- NATO, 2020. NATO 2030: Geeint in ein neues Zeitalter. Analyse und Empfehlungen der vom NATO-Generalsekretär eingesetzten Reflexionsgruppe. Brüssel.
- Norwegian Ministry of Defence, 2020. The defence of Norway. Capability and and readiness. Long Term Defence Plan 2020. Oslo.
- O'Rourke, R., 2017. Changes in the Arctic: Backgroundand Issues for Congress. CRS Report, Washington DC.

- Østreng, W., 1999. National Security and the Evolving Issues of Arctic Environment and Cooperation, in: Østreng, W. (Ed.), National Security and International Environmental Cooperation in the Arctic – the Case of the Northern Sea Route. Springer Netherlands, Dordrecht.
- PAME, 2021. Shipping in the Northwest Passage.
- Paul, M., 2022. Der Kampf um den Nordpol, 1. Auflage. ed. Herder, Freiburg im Breisgau.
- Paul, M., 2020. Arktische Seewege: zwiespältige Aussichten im Nordpolarmeer. Stift. Wissenschaft Polit. Berl. <https://doi.org/10.18449/2020S14>
- Paul, M., 2019. Polarmacht USA: mit Volldampf in die Arktis. Stift. Wissenschaft Polit. Berl., SWP-Aktuell. <https://doi.org/10.18449/2019A56>
- Pezard, S., 2017. Maintaining Arctic Cooperation with Russia. Planning for Regional Change in the Far North. RAND Corporation, Santa Monica.
- Plöger, S., 2012. Gute Aussichten für morgen. Wie wir den Klimawandel bewältigen und die Energiewende schaffen können. Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn.
- Putin, W., 2013. The Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2020.
- Raspotnik, A., 2021. Die Europäische Union und die Arktis: zurück in die Zukunft, in: Weber, J. (Ed.), Konfliktraum Arktis. Miles-Verlag, Berlin.
- Raspotnik, A., Stepien, A., 2020. The European Union and the Arctic. A Decade into Finding Its Arcticness, in: Weber, J. (Ed.), Handbook on Geopolitics and Security in the Arctic: The High North Between Cooperation and Confrontation. Springer.
- Reller, A., Holdinghausen, K., 2014. Der geschenkte Planet. Westend, Frankfurt am Main.
- Reuters, 2017. Statoil to continue Arctic exploration in 2018 despite disappointing campaign. Reuters.
- Røseth, T., 2014. Russia's China Policy in the Arctic. Strategic Analysis 38, 841–859.
- Rowe, E., 2018. Power positions: theorising Arctic hierarchies, in: Arctic Governance. Manchester University Press, Manchester.
- Schönwiese, C.-D., 2020. Klimatologie: Grundlagen, Entwicklungen und Perspektiven, 5. ed. UTB, Stuttgart. <https://doi.org/10.36198/9783838553870-110-161>
- SCRF, 2020. ARCTIS | Russian Federation Policy for the Arctic to 2020. URL <http://www.arctic-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020> (accessed 3.10.22).
- SCRF, 2009. Basics of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and for a further perspective. Security Council of the Russian Federation, Moskau.
- Skydsgaard, N., 2022. Canada and Denmark divide small Arctic island, ending ownership dispute. Reuters. Kopenhagen.
- Statoil, 2018. Our activities in the North. Stavanger.
- Steinicke, K., 2011. Können Eisbären ohne Meereis überleben?, in: Lozán, J. (Ed.), Die Meere. Änderungen Und Risiken. Hamburg.

Svalbard Treaty, 1920. Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen signed in Paris 9th February 1920.

The State Council of the People's Republic of China, 2018. Full text: China's Arctic Policy. URL. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed 3.10.22).

The White House, 2016. Implementation Framework for the National Strategy for the Arctic Region.

The White House, 2013. National Strategy for the Arctic Region. Washington DC.

The White House, 2009. National Security Presidential Directive/ NSPD-66/ Homeland Security Presidential Directive/ HSPD-25. The White House, Office of the Press Secretary, Washington DC.

The White House, 1994. United States Policy on the Arctic and Antarctic Regions, Presidential Decision Directive, NSC-26. Washington DC.

Tømmerbakke, F.S.G., 2019. Why the Canadians are Provoked by the New and Ambitious Arctic Policy Document. URL <https://www.highnorthnews.com/en/why-canadians-are-provoked-new-and-ambitious-arctic-policy-document> (accessed 6.9.22).

Uebachs, M.I., 2018. Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis. RWTH Aachen, Aachen.

USGS, 2008. Circum-Arctic Resource Appraisal. Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle. United States Geological Survey, Reston.

Venzke, J.-F., 2014. Land, Leute, Bodenschätze, in: José, L., Graßl, H., Notz, D., Piepenberg, D. (Eds.), Warnsignal Klima: Die Polarregionen, Warnsignale. Verl. Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Vereinte Nationen, 1982. Seerechtsübereinkommen.

Weber, J., 2021. Neue Konfliktarena der Großmächte? Die USA, Russland und China bestimmen ihr Interesse an der Arktis neu, in: Weber, J. (Ed.), Konfliktraum Arktis. Miles-Verlag, Berlin, pp. 16–42.

Wright, T.C., 2013. China's New Arctic Strategem. A Strategic Buyer's Approach to the Arctic. Journal of Military and Strategic Studies 15.

Young, O.R., 1992. Arctic Politics. Conflict and Cooperation in the Circumpolar North. University Press of New England, Hanover.

Young, O.R., 1987. Arctic Shipping. An American Perspective, in: Griffiths, F. (Ed.), Politics of the Northwest Passage, Dalhousie Ocean Studies Programme, Kingston.

Zellen, B.S., 2009. Arctic Doom, Arctic Boom. The Geopolitics of Climate Change in the Arctic. Praeger, Santa Barbara.

Zysk, K., 2010. Russia's Arctic Strategy. Ambitions and Constraints. Natl. Def. Univ. Press Washington DC 57.