

# Die Arktis

Testfeld für eine neue, globale geopolitische Architektur unter besonderer Berücksichtigung von China (Teil 2)

Jörg-Dietrich Nackmayr

In den Medien, aber auch in der wissenschaftlichen Debatte,<sup>1)</sup> wird Chinas Interesse in der Arktis immer wieder mit den neu entstehenden nutzbaren Schifffahrtsrouten zwischen Asien und Europa begründet. So argumentieren auch Marget Blunden in „Geopolitics and the Northern sea Route“<sup>2)</sup> und der am „Norwegian Institute of International Affairs“ forschende Politologe und Senior Research Fellow Marc Lanteigne in seiner Studie „China’s Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions.“<sup>3)</sup> Er analysiert zunächst Chinas Abhängigkeit vom Seeverkehr sowohl für den Export als auch für den Import von Rohstoffen und die dabei zu nutzenden, nicht von China kontrollierten Seegebiete, insbesondere die Straße von Malakka. „With the expansion of Chinese trade, there has been greater concern expressed in Beijing about the protection of maritime shipping from foreign interference or even interdiction, including by state and non-state actors. Under the Hu government, there was much discussion of a ‚Malacca Dilemma‘ in reference to the large share of Chinese trade, including in fossil fuels, which must pass through the Indian Ocean and the narrow Malacca Straits. For example, approximately eighty percent of China’s imported oil and gas must pass through the Malacca region. Therefore, any alternative trade routes in less political sensitive regions, and being less expensive to maintain, are constantly being sought by China.“<sup>4)</sup> Chinas Abhängigkeit vom Seeverkehr und der Einfluss der maritimen Überlegenheit der USA auf das Sicherheitsdenken Chinas werden schon länger thematisiert.<sup>5)</sup> Diesem Dilemma wird China aber nicht dadurch entkommen, dass es Seerouten nutzt, die die notwendigen Verkehre absehbar gar nicht aufnehmen können und die für den Transport zwischen China und den Generierungsgebieten v.a. im Nahen Osten, in Afrika und Südamerika keine Alternative darstellen.

Denn abweichend von der von Lanteigne und vielen anderen wiederholten These von einer neuen Epoche im Seeverkehr im Polarkreis kommt das in Washington angesiedelte „The Arctic Institute/Center for Circumpolar Security Studies“<sup>6)</sup> zu gänzlich anderen Vorhersagen. In ihren beiden Studien über die Zukunft der schiffbaren Arktis geht der Washingtoner Thinktank davon aus, dass hier weder eine neue chinesische Seidenstraße auf dem Meer entstehen wird, noch gravierende Veränderungen im globalen Seeverkehr zu erwarten sind. Die Argumente des Thinktanks stützen sich dabei auf folgende Überlegungen: Der überwiegende Anteil (51%) des

chinesischen Seeverkehrs wird im asiatischen Umfeld abgewickelt, nur 17,6% mit Europa und lediglich 2,9% mit Nordeuropa (nach Daten aus dem Jahr 2012), das für den Transport über die Arktis besonders geeignet zu sein scheint. Veränderungen in der Abwicklung des Containerseeverkehrs, der zunehmend auf Umlade-Knotenpunkten basiert, sprechen ebenfalls gegen eine zeitnahe Zunahme der Bedeutung der Arktis, weil hier bisher keine geeignete Infrastruktur besteht. Die Entwicklung neuer, größerer und schnellerer ULCS (Ultra Large Container Ship) mit einer Ladekapazität von mehr als 18.000 20-Fuß-Containern, stellt mehr als eine Verdoppelung der bisherigen Standardladekapazität bei gleichzeitig größerer Reisegeschwindigkeit dar.<sup>7)</sup> China, das bereits mehrere ULCS bestellt hat, investiert in 51 Häfen weltweit, um diese Großschiffe handhaben zu können. In der Arktis gibt es dafür bisher keine Einrichtungen. Außerdem sind diese Schiffe zu breit, um in den Eisrinnen der arktischen Eisbrecher fahren zu können, und passen auch nicht durch die beiden Nadelöhre der Nordostpassage (NOP), die Kara- und Laptev-Straße, die nur von kleineren und damit weniger wirtschaftlichen Schiffen mit maximal 4.500 bzw. 2.500 Containern befahren werden können. Betrachtet man den Transport von Rohstoffen, von deren Import Chinas Volkswirtschaft entscheidend abhängt, fällt auf, dass der Großteil sowohl an Mineralien als auch an Öl aus Asien, Afrika und Südamerika stammt, für die der Weg über die NOP keine Alternativroute darstellt. Ob sich in der Zukunft, wenn nennenswerte Ressourcen aus der Arktis gefördert werden können, daraus signifikante Schiffsverkehre über die NOP entwickeln werden, beantworten die Autoren der Studien zurückhaltend. Es ist selbst in diesem Fall gut möglich, dass die Rohstoffe aus der Arktis ihren Weg nach China nicht über die NOP, sondern weiterhin über den Suezkanal finden, aufgrund der wirtschaftlichen Vorteile der neuen Großschiffe. Mit der Vertiefung und Verbreiterung des Suezkanals wird dieser auch in Zukunft von Schiffen mit bis zu 25.000 Containern befahren werden können und seine Rolle als Hauptknotenpunkt des maritimen Verkehrs behalten.<sup>8)</sup>

Auch das Argument der bis zu 40% geringeren Distanz bei Wahl der NOP hält einer genauen Analyse nicht stand. So ist die tatsächliche Entfernung entscheidend von der Frage abhängig, welcher chinesische Hafen als Ausgangspunkt genommen wird. Nimmt man den nördlichen Hafen Tianjin und berechnet die Strecke nach Rotterdam, sind das 11.500 NM über den



Quellen: Ingmundarson, Váttu (2011). Die Kartierung der Arktis: Bodenschätze, Großmachtspolitik und multilaterale Governance. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)*, 5-6/2011, S. 14-23.  
 Hooge, Niels (2013). Ban on uranium mining in Greenland could be lifted. <https://www.wasinternational.org/node/4086>, Stand: 14.7.2016.  
 DUMONT WELTATLAS. KARTEN · FAKTEN · BILDER · 3., aktualisierte Auflage 2014, S. 76.

Gestaltung:  
 Redaktion ÖMZ /  
 Stefan Lechner

Suezkanal und 7.800 NM über die NOP. Legt man im südlichen Shenzhen ab, sind es 10.100 NM bis Rotterdam über den Suezkanal und 8.500 NM über die NOP. Da die neuen Containerschiffe mit bis zu 16 Knoten laufen können, im Vergleich zu elf Knoten bei früheren Schiffstypen, schrumpft die Zeitersparnis in der NOP auf lediglich einen Tag bei einer Reise von Shenzhen nach Rotterdam, weil in der Arktis Schiffe dieser Größe und Geschwindigkeit bisher und wohl auch in Zukunft nicht eingesetzt werden können. Diesen Überlegungen folgt wohl auch die chinesische Reederei COSCO, die zurzeit besonders in die bestehenden Schifffahrtswege inklusive den Suezkanal investiert. Zurzeit besitzt COSCO Anteile an 20 großen Häfen in der Welt, keiner davon befindet sich in der Nähe der Arktis.

Wie bedeutsam Häfen für die Kontrolle des Atlantischen und Arktischen Ozeans sind und welche strategischen Vorteile Island hier genießt, erhellt sich beim Blick auf den Globus. Deshalb verwundert es nicht, dass ein Hafenprojekt, das auf den ersten Blick nicht mit China in Verbindung zu stehen scheint, zunehmend Misstrauen weckt, weil dahinter chinesische Geldgeber und Interessen vermutet werden. Das deutsche Unter-

nehmen Bremenport<sup>9)</sup> unterstützt nach eigenen Angaben die isländischen Partner bei der Entwicklung eines ganzjährig eisfreien Überseehafens an der Ostküste der Insel im Finnenfjord.

Hier sind zunächst Terminals für Öl- und Gastanker geplant, aber auch für Kreuzfahrtschiffe. Bremenport stellt klar, selbst nicht in den Hafen zu investieren, sondern als Hafentwickler aufzutreten. Wer aber will und kann diesen Hafen finanzieren?<sup>10)</sup> Die isländische Reederei Eimskip gehört zu den Kritikern dieses Projekts, da es eine Konkurrenz zu den bestehenden Verbindungen darstellt. Wenn auch nicht öffentlich, so doch wie ein Schatten bereits präsent ist der Name COSCO (China Ocean Shipping (Group) Company). Nach der Übernahme des griechischen Hafens Piräus im Jahr 2008 durch COSCO sowie dem Erwerb von Anteilen am Hafen Antwerpen in Belgien verfügt die chinesische Staatsreederei bereits über zwei europäische Standbeine. Piräus liegt dabei am Endpunkt der neuen Seidenstraße, die auf dem Landweg Europa und China verbindet und gleichwohl die vorhandenen innereuropäischen Seewege nutzt.<sup>11)</sup> Denn auch der Schienentransport von China nach Europa hat seine Zukunft noch vor sich. Er



Das Projekt „neue Seidenstraße“ besteht aus dem Einsatz eines Direktzuges mit Containern zwischen China und Spanien. Diese Route entzieht sich dem Zugriff der U.S. Navy (Bild: der erste direkte Güterzug aus China an der Mendez Alvaro Logistikstation in Madrid, Spanien, Dezember 2014).

würde sowohl bei den Kosten als auch bei der Transportgeschwindigkeit Vorteile bieten und schneller sein als der vergleichbare Seeverkehr.<sup>12)</sup> Die Etablierung dieser direkten Schienentransporte zwischen Deutschland und China ist bereits Realität. Am 10.12.2014 wurde der erste Direktzug mit Containern zwischen China und Spanien auf die Reise geschickt.<sup>13)</sup> Und diese Seidenstraße auf dem Land entzieht sich dem Zugriff der U.S. Navy.

Mit Antwerpen und einem künftigen Hafen in Island an den Handelswegen zwischen Arktis und Atlantik wäre China in einer vorteilhaften geopolitischen Ausgangsposition im Wettlauf mit den weltweiten Mitbewerbern und den europäisch-amerikanischen Anrainern.<sup>14)</sup> Folgt man der Argumentation der Studien des Arctic Institute, ist eine intensive Nutzung der NOP von Island aus zumindest in den kommenden Jahrzehnten wenig wahrscheinlich. Aber Island ist eben auch das Tor zum Atlantik auf dem Weg nach Süden. Auch wenn die NOP vorerst nicht zur neuen Seidenstraße nach China werden wird, könnte Island in den strategischen Planungen Chinas als regionaler Hub für die in der Arktis geförderten Rohstoffe vorgesehen sein, die von hier aus auf Großschiffe zum Transport nach Asien umgeladen werden sollen. Dass man diesen Hafen auch mit ein paar Hunderttausend chinesischen Feriengästen ansteuern könnte, die sich dann in dem von chinesischen Geschäftsleuten im Nordosten der Insel erbauten Spa- und Golfparadies im isländischen Hochland oder auf einer Kreuzfahrt nach Grönland entspannen, mag für die Wirtschaft Islands von Bedeutung sein, global fällt das nicht weiter ins Gewicht. Aber es müsste als weiteres Anzeichen für eine schleichende chinesische „Landnahme“ im Atlantik gelesen werden.

Die zitierten Seeverkehrsstudien erwarten auch für die Entwicklung des innerrussischen Seeverkehrs an der

NOP, der im Moment zwei Drittel der arktischen Seetransporte ausmacht, keine signifikanten Veränderungen: „The export of Arctic hydrocarbon resources, primarily from Russia, and their transport along the Northern Sea Routes (NSR) can be expected to grow over the coming years. However, this will not establish the NSR as a true trade route but in contrast place even greater emphasis on one-directional traffic from west to east. Mr. Putin’s hope to establish the route as a northern export highway may yet be dashed by unfavourable market conditions, varying ice levels and the lack of available Russian icebreakers.“<sup>15)</sup>

Auch wenn die Handelsrouten von einer eisfreien NOP wenig tangiert werden,<sup>16)</sup> für die russische Kriegsmarine ergeben sich neue strategische Rahmenbedingungen, die zu einem veränderten Kräfteverhältnis

führen werden.<sup>17)</sup> Eine schiffbare NOP würde es der Arktischen und Pazifischen Flotte innerhalb weniger Tage ermöglichen, Schwerpunkte zu bilden und damit das strategische Gewicht der russischen Kriegsmarine deutlich zu erhöhen. Seit der Seeschlacht von Tsushima war offensichtlich, dass Russland durch die weiten Anmarschwege zwischen seinen West- und Ostküsten geopolitisch gegenüber seinen Gegnern im Pazifik im Nachteil war.<sup>18)</sup> Die Nutzung der NOP schafft künftig ein neues strategisches Tableau mit weitreichenden Konsequenzen.

### Chinas Interesse an Island

Auch das Interesse Chinas an Island verdient eine genauere Betrachtung. Es ist gleichwohl nicht einfach, seine Absichten zu verstehen, da es bis heute keine chinesische Arktis-Strategie oder ein Weißbuch gibt.<sup>19)</sup> Chinas Absichten sind im Moment weder transparent noch offen. Gleichwohl lassen sich aus der Fülle an Fakten interessante Rückschlüsse ziehen. Chinas Interesse an Island geht bereits auf die Zeit nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges zurück. Nur vier Jahre nach der Gründung der Volksrepublik China, im Jahr 1953, wurde die Isländisch-Chinesische Kulturgesellschaft gegründet,<sup>20)</sup> die eine der ältesten Kulturgesellschaften in Island ist. Nach der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen dem Reich der Mitte und der Insel in der Mitte der Arktisch-Atlantischen Ozeane im Jahr 1971 eröffnete der chinesische Vizepremier Geng Biao im Jahr 1979 die chinesische Besuchsdiplomatie gegenüber Island. Diesem Besuch folgte die Visite des chinesischen Außenministers Qian Qichen im Jahr 1995, gefolgt vom Vorsitzenden des Nationalen Volkskongresses, Li Peng, im Jahr 2000. Höhepunkt

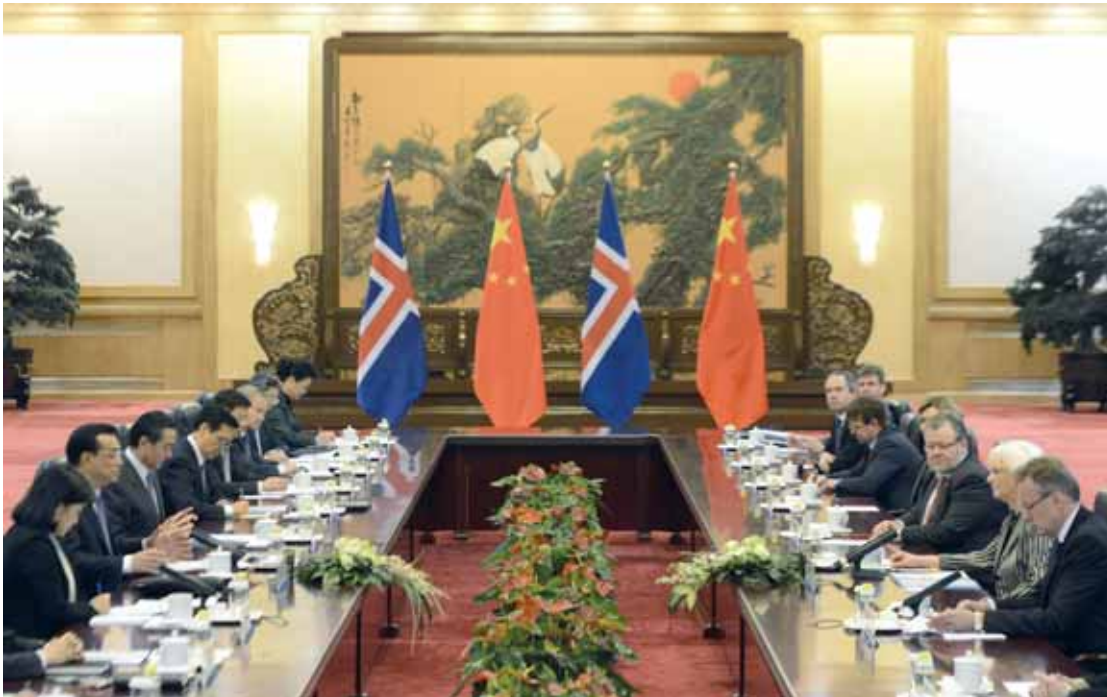
war die Reise von Präsident Jiang Zemin im Jahr 2002 auf den unsinkbaren US-Flugzeugträger, gefolgt von Besuchen der Politbüromitglieder der Kommunistischen Partei Chinas, Luo Gan, im Jahr 2003 und He Guoaiang im Jahr 2010. Dem schließen sich die Besuche des Premierministers Wen Jiabao im Jahr 2012 und des Vizepremiers Ma Kai im folgenden Jahr an. Kein westliches und kein anderes Land hat eine so intensive Besuchsdiplomatie betrieben wie China. Im Jahr 2014 sprach der ehemalige Chefdolmetscher des chinesischen Staatspräsidenten Deng Xiaoping, der heute als Chefstrategie für internationale Politik firmiert, Victor Z. Gao, über die isländisch-chinesischen Beziehungen und präsentierte China dabei als künftig weltweit führendes Land. „China is getting closer and closer to the center of the world stage.“<sup>21)</sup> Wenige Wochen später wurde zeitgleich mit dem 2. China-Nordic Arctic Cooperation Symposium nicht nur über die Zukunft der chinesischen Arktis-Strategie berichtet, sondern auch ein isländisch-chinesisches Aurora Borealis-Beobachtungszentrum im Norden Islands in der Nähe der Stadt Akureyri eröffnet, von dem niemand zu sagen vermag, was dort noch alles beobachtet werden wird.<sup>22)</sup> Dass China die mit Abstand größte Botschaft in Island unterhält, die bis zu 200 Diplomaten Platz bietet, rundet dieses Bild ab. Im Vergleich dazu: Die Bundesrepublik Deutschland ist aktuell mit vier Diplomaten akkreditiert.

Die Zunahme der Besuche seit dem Jahr 1995 lässt auf die wachsende Bedeutung Islands für die chinesische Diplomatie schließen. In einer im Oktober 2014 gehaltenen Rede des chinesischen Botschafters in Island, Zhang Weidong, lässt dieser aber auch die beeindruckende isländische Besuchsdiplomatie ins Reich der Mitte Revue passieren. „On the other hand, China has also received high level visits from Iceland, including Foreign Minister Ólafur Jóhannesson in 1982, Prime Minister Steingrímur Hermannsson in 1986, Prime Minister Davíð Oddsson in 1994, Speaker Salome Thorkelsdóttir and President Vigdís Finnbogadóttir in 1995, Foreign Minister Halldór Ásgrímsson in 2001 and Speaker Halldór Blödal in 2005. President Ólafur Ragnar Grímsson officially visited China in 2005. He visited China again in 2007 to witness the Special Olympics and in 2010 to attend the Shanghai Expo. Prime Minister Jóhanna Sigurdardóttir visited China in 2013, followed by Foreign Minister Gunnar Bragi Sveinsson’s trip to China in June 2014.“<sup>23)</sup>

Was gleichwohl noch mehr als die Intensität hochrangiger Besuche beeindruckt, sind die engen und für beide Seiten nützlichen politischen Übereinstimmungen, in denen sich China und Island so gut zu ergänzen scheinen: „China and Iceland support each other in the international arena. China supported Iceland’s interests in its fishing areas. Iceland appreciates China’s position of democracy in international relations and its policy that all countries, big or small, are equal. Iceland supported China’s resumption of its legitimate seat in the United Nations and voted for China.“<sup>24)</sup> Fragen muss man sich schon, was die isländische Bevölkerung davon halten soll und erwarten darf, wenn Chinas Haltung zur De-

mokratie in den internationalen Beziehungen von Island unterstützt wird. Fragen sind erlaubt, mit welcher Zunge isländische Politiker in China reden, wenn sie dort zu Besuch sind, und ob man Island nach diesen Äußerungen des chinesischen Botschafters noch als Teil des Westens wahrnehmen sollte oder schon als Sprachrohr des Fernen Ostens im geographischen Westen.

Die Intensität der chinesisch-isländischen Beziehungen ist beeindruckend. Island ist das erste europäische Land, das ein bilaterales Freihandelsabkommen mit China unterzeichnet hat.<sup>25)</sup> Es war erst das zweite Abkommen dieser Art mit einem OECD-Mitgliedsland. Das erste Freihandelsabkommen unterzeichnete China im Jahr 2008 mit Neuseeland. Dieses Abkommen zwischen China und Island wurde im Jahr 2012, im Licht der schwindenden Bereitschaft in Island, Mitglied der EU zu werden, durch einen Ad-hoc-Besuch des chinesischen Premierministers Wen Jiabao im April 2012 gefördert und wenige Monate später unterzeichnet. Man kann davon ausgehen, dass dieses Abkommen für China von Bedeutung bei der Verfolgung seiner Interessen in der Arktis ist. Der Vertragsabschluss sollte vor dem Hintergrund einer ähnlichen Entwicklung zwischen China und Norwegen bewertet werden. Nach dem Beginn von Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen im September 2008 wurden diese Beratungen nach acht Runden Ende 2010 abrupt von China beendet, um damit gegen die Entscheidung des Nobelpreiskomitees zu protestieren, den chinesischen Bürgerrechtler Liu Xiaobo auszuzeichnen. Neben der Beendigung der Verhandlungen über das Freihandelsabkommen stoppte China den Lachsimport aus Norwegen und begann seine Muskeln gegenüber dem Königreich am Polarkreis spielen zu lassen. Alle Versuche der norwegischen Regierung, China zu verdeutlichen, dass das Nobelpreiskomitee unabhängig agiert und deren Entscheidungen nicht automatisch die Haltung der norwegischen Regierung widerspiegeln, blieben fruchtlos. Bis heute gibt es keine Anzeichen dafür, dass die Gespräche über ein Freihandelsabkommen wieder aufgenommen werden können. Abgesehen davon, dass nunmehr Norwegen das einzige EFTA-Mitglied ohne Freihandelsabkommen mit China ist, wirft es ein bezeichnendes Licht auf den chinesischen Umgang mit Ländern, die sich den chinesischen Wünschen nicht unterordnen wollen oder können. Die Beeinflussung des Nobelpreiskomitees bei seiner Preisvergabe übersteigt mit Sicherheit die Möglichkeiten einer westlichen Regierung. Es ist aber bezeichnend, dass die norwegische Regierung den Dalai Lama im Mai 2014 bei seinem Besuch in Oslo nicht offiziell wahrnehmen wollte, was von westlichen Medien als Kotau gegenüber China gewertet wurde.<sup>26)</sup> Genutzt hat es nichts. China behält seinen Bann gegenüber Norwegen aufrecht. Vielleicht auch als Warnung gegenüber den anderen neuen „Freunden“ in der schönen Freihandelszonenwelt.<sup>27)</sup> Die Behandlung Norwegens durch China aufgrund von fundamentalen Unterschieden in der Bewertung der Menschenrechte bleibt eine gefürchtete Blaupause für die künftigen Beziehungen zwischen dem Reich der Mitte und kleinen Ländern nicht nur im Hohen Norden.



Island ist das erste europäische Land, das ein bilaterales Freihandelsabkommen mit China unterzeichnet hat (Bild: die ehemalige isländische Premierministerin Jóhanna Sigurðardóttir [2. v. re] bei einem Treffen mit dem chinesischen Ministerpräsidenten Li Keqiang [2. v. li] in der Großen Halle des Volkes in Peking, China, April 2013).

Damit wurde eine bisher eher im Verborgenen stattfindende Entwicklung in die Öffentlichkeit gehoben, die manche schon als neues Zeitalter in der isländischen Geschichte deuten: von Islands Rolle als US-Flugzeugträger hin zum chinesischen Hub und Tor nach Asien. Im Jahr 2009 wurde ein „currency swap agreement“ in Höhe von 3,5 Mrd. Yuan (ca. 480 Mio. EUR) zwischen den Zentralbanken der beiden Länder unterzeichnet und 2013 verlängert.<sup>28)</sup> Ebenfalls diskutiert wurde die finanzielle Beteiligung chinesischen Kapitals in Höhe von 95% an der im Zuge der Wirtschaftskrise angeschlagenen Islandsbanki.<sup>29)</sup> Die im Juli 2015 bekannt gewordene Absicht des chinesischen Unternehmens NFC, eine Aluminiumfabrik im Nordwesten der Insel zu errichten, komplettiert das Lagebild.<sup>30)</sup> Für stärkere öffentliche Aufmerksamkeit sorgte die Kaufabsicht des ehemaligen Propagandachefs der Kommunistischen Partei Chinas und jetzigen Milliardärs Huang Nubo, der 30.000 Hektar Land im isländischen Hochland im Nordosten der Insel erwerben wollte, um dieses touristisch zu erschließen. Dem Ansinnen wurde zunächst von der isländischen Regierung nicht entsprochen, es bleibt aber nach Aussagen von Nubo auf seiner Agenda.<sup>31)</sup> Der von China angekündigte Anstieg chinesischer Touristen von heute 10.000 auf zunächst 100.000 pro Jahr, was ca. 5% des Jahrestourismus entspräche, würde den Bau eines chinesischen Spa- und Golfparadieses im unbewohnten isländischen Hochland in einem profitablen Licht erscheinen lassen. Im Hintergrund laufen Vorbereitungen für die Aufnahme von Direktflügen zwischen China und Island. Im Augenblick führt die Flugroute v.a. über Kopenhagen, künftig soll dann eine Direktverbindung die Anreise erleichtern. Im Jahr 2011 feierten beide Länder das 40-jährige Bestehen diplomatischer

Beziehungen mit einer wissenschaftlichen Expedition zum Nordpol. Im August 2012 legte der chinesische Eisbrecher „Schnee-Drache“ (Xue Long) nach der Befahrung der Nordostpassage in Reykjavik an und bestätigte Chinas Anspruch und Fähigkeiten, diese Route künftig zu nutzen.<sup>32)</sup> China wird diesen im Jahr 1994 von der Ukraine erworbenen Eisbrecher bald durch einen weiteren Eisbrecher ergänzen. Deutschland verfügt zurzeit mit der „Polarstern“ nur über ein bald 35 Jahre altes Forschungsschiff mit Eisbrecherfähigkeiten, das im Januar 2015 allerdings durch einen

Schaden im Antrieb seine Forschungstätigkeit vorfristig beenden musste.<sup>33)</sup> Immerhin schreibt Deutschland gerade den Neubau eines zweiten Forschungseisbrechers aus, der ab 2019 eingesetzt werden soll.<sup>34)</sup>

Island ist aber nicht nur das Tor zur Arktis, sondern auch das Tor zum Atlantik und eignet sich für den Abtransport der in Grönland gewonnenen Rohstoffe genauso wie zur Verteilung der Schiffsverkehre zwischen Europa und Amerika. Und China hat Zeit. Mit den Worten Huang Nubos: „Many people think Iceland is very remote but if you think about it in the long run, in 10 years ... If the ice caps melt in the North Pole, then Iceland property will become very expensive because it's the only way that a lot of ships need to pass to go to Europe.“<sup>35)</sup> Gleichwohl hat Nubo Verhandlungen in Norwegen begonnen, nördlich von Tromsø und in der Nähe der Stadt Longyearbyen auf der Insel Spitzbergen, um dort Land zu erwerben. Nördlich von Tromsø in Lyngen wurde er mit einem norwegischen Landbesitzer handelseinig und besitzt nunmehr 1 Mio. qm Land nördlich des Polarkreises, von dem unklar ist, welchen Interessen es dienen soll.<sup>36)</sup> Ein weiteres interessantes Detail war eine Rede des isländischen Präsidenten Olafur Ragnar Grimsson im April 2013, in der er sich dafür aussprach, China und anderen asiatischen Ländern eine größere Mitsprache in der Arktis einzuräumen.<sup>37)</sup>

### Die strategische Bedeutung der Süßwasservorräte

Was in der Analyse chinesischer Interessen in der Arktis in der Literatur bisher noch unterbeleuchtet ist, sind die gigantischen Süßwasservorräte und deren Bedeutung für das bevölkerungsreichste Land der Erde. Wasserfragen sind Machtfragen, in Zukunft noch

viel mehr als heute. Mit der insbesondere in Asien zu beobachtenden Veränderung des Klimas, die mit der Austrocknung weiter Gebiete einhergeht, gewinnt die Verteilung der Wasserressourcen im Himalaja und hier insbesondere in Tibet an strategischer Bedeutung. „Unter dem Blickwinkel der Energiesicherheit gewinnt auch das Tibetproblem eine ganz andere Dimension. Im Himalaja lagern gigantische Wasserreserven, die die wesentlichen großen Flüsse Chinas, Indiens und der Nachbarländer speisen und für die Trinkwasser- und Energieversorgung Chinas unverzichtbar sind. Wer hier den Zugang kontrolliert, verfügt über ein enormes Potenzial. Mittlerweile hat die begonnene Nutzbarmachung dieser Wasserressourcen Indien alarmiert (...) In Indien wird allerdings befürchtet, dass China mit den Staudammprojekten nicht nur Strom herstellen will, sondern die Wasservorkommen künftig auch in den trockenen Osten des Landes umleiten könnte. Allein im Fluss Yarlung Tsangpo soll ein weiteres Staudammprojekt realisiert werden, das selbst das derzeit mächtigste Wasserkraftwerk der Welt (den zentralchinesischen Dreischluchtenstaudamm) in seiner Kapazität übertreffen soll. Wie aus den Wikileaks-Akten hervorgeht, soll es im chinesischen Politbüro Meinungsfreiheit und Diskussionsprozesse geben, mit einer Ausnahme: die Tibetfrage. Hier sei ein Nachgeben unmöglich und eine Abweichung von der Linie der Partei- und Staatsführung ausgeschlossen. Denn ein Verlust Tibets würde das Reich der Mitte von den Wasserressourcen trennen, die es für seinen Aufstieg unbedingt benötigt.“<sup>38)</sup> Für Chinas Aufstieg sind ausreichende Wasserressourcen unverzichtbar, heute, aber noch mehr in der Zukunft. Mit dem prognostizierten Wassermangel in Asien wird die Kontrolle der Wasserressourcen an den Polen an Bedeutung zunehmen. Dass Grönland über die größten Süßwasservorräte auf der nördlichen Halbkugel verfügt, muss stärker bei der analytischen Vorausschau berücksichtigt werden.

### **Das ambivalente Verhältnis der Isländer zu China**

Der an der „National University of Singapore“ lehrende US-Politologe Jesse Hastings hat in einer Studie die Selbsteinschätzung der isländischen politischen Eliten mit der Meinung der breiten Bevölkerung gegenüber Asien untersucht und dabei erstaunliche Innensichten zum chinesisch-isländischen tête-à-tête zutage gefördert. Diese Studie wurde auf einer Konferenz in Reykjavik vorgestellt, die unter dem Titel „The Trans-Arctic Agenda. Challenges of Sustainability Cooperation Governance“ am 28. und 29. Oktober 2014 stattfand.

Mittels strukturierter Interviews von Entscheidungsträgern aus Politik, Diplomatie, Wirtschaft und Wissenschaft sowie einer Medienanalyse hat Hastings den politischen Pulsschlag in Island gemessen. Während die Beziehungen zu Asien im Allgemeinen neutral bis positiv bewertet werden, sind es die Beziehungen zu China, die eine kritische Beurteilung erfahren.

Es bleibt abzuwarten, wie die isländischen Eliten und deren chinesische Partner die Beziehungen künftig aus-

gestalten. Der gewaltige Größenunterschied zwischen China und Island, aber auch jedem anderen europäischen Land, bleibt eine Herausforderung, weil unklar ist, welche Auswirkungen das auf Dauer auf die politischen, ökonomischen und kulturellen Gravitationskräfte haben wird. Auch die unterschiedlichen kulturellen Traditionen verlangen enormes Hintergrundwissen und Verständnisfähigkeit von beiden Seiten, um auf Dauer friedliche und für beide Seiten nützliche Beziehungen aufzubauen. Fragen bleiben.

Beobachtet man die chinesischen Diplomaten und Wissenschaftler in Island, erhält man den Eindruck einer sehr an der europäischen Lebensweise interessierten Elite. Es ist immer wieder amüsant, den hierher entsandten Diplomaten dabei zuzusehen, wie sie sichtlich bemüht sind, ihre antrainierte asiatische Höflichkeit durch eine eher informelle und europäisch-amerikanische Lässigkeit zu ersetzen. Wie sie sich bemühen, z.B. eine Visitenkarte nicht mehr mit beiden Händen und leichter Verbeugung zu überreichen, sondern einhändig und mit eher cooler Geste, oder dem Gegenüber beim Biertrinken an der Bar auch einmal auf die Schulter zu klopfen. Vielleicht spielt das kleine, übersichtliche Island neben strategischen Überlegungen als künftiger Hub am Polarkreis im chinesischen Denken auch eine Rolle als Testfeld und Ausbildungsort zum Verständnis der westlichen Lebensart. Hier lässt sich wie in einem Labor lernen, wie der Westen funktioniert.

### **Der AR und die Präsidentschaft der USA**

In einem „Policy Brief“ des „Center for new American Security“ vom Dezember 2014, werden die arktischen Herausforderungen für die USA untersucht. Überschriften mit „Arctic 2015 and Beyond. A Strategy for U.S. Leadership in the High North“<sup>39)</sup> werden die Bedingungen, Voraussetzungen und Handlungsansätze für die USA im Polarkreis analysiert. Auch hier wird - wie in der erwähnten Studie des Planungsamtes der Bundeswehr - Russland in den Hauptfokus der Betrachtung genommen. Die Zukunft Grönlands und das Auftauchen Chinas in der Arktis bleiben außen vor.<sup>40)</sup>

Langsam beginnen die USA zu verstehen, dass sie sich in der Arktis deutlich stärker engagieren müssen, wenn sie dort ihrem weltweiten Führungsanspruch gerecht bleiben wollen.<sup>41)</sup> Der Fokus auf Russland mag durch eine jahrzehntelang eingeübte Rivalität gerechtfertigt erscheinen, führt im Moment aber an den aktuellen Entwicklungen vorbei, auch wenn der zitierte „Policy Brief“ das anders sieht. „As Arctic importance grows, so too does Russia's importance. Russia is the dominant Arctic power, based on its extensive and sustained commitment to the expansion of land claims, port facilities, infrastructure and population, all of which go far beyond those of any other Arctic nation. More than 60 percent of Arctic land area is in Russia, and over 80 percent of the Arctic's population lives in Russia. Russia controls access to roughly half of the Arctic continental shelf, an area essential for Arctic research, exploration and operations. Russia also has



Zhu Jiehai/Action Press/PHOTORESK.COM

Mit dem Befahren der Nordostpassage im Jahr 2012 mit dem Eisbrecher „Schnee-Drache“ (Xue Long) und dem Halt in Reykjavik bekräftigt China seinen Anspruch auf Nutzung dieser Route (Bild: chinesische Wissenschaftler an Bord der Xue Long in der Arktis, Dezember 2015).

the biggest Arctic military footprint of any nation and is expanding this footprint. Additionally, as new waterways open in the Arctic, Russia will gain new access and transit opportunities to better nurture and develop its regional ambitions.<sup>42)</sup> Ob die Empfehlungen der Studie zur Übernahme größerer Verantwortung durch die US-Marine auf die Zustimmung gerade des ehemaligen Kommandeurs der US-Küstenwache und aktuellen US-Chairman im Arktischen Rat (AR) treffen, wird man abwarten können.<sup>43)</sup>

Wichtiger ist allerdings etwas anderes. Es darf bezweifelt werden, dass die USA dem Thema Arktis jene Aufmerksamkeit widmen werden, die der Hohe Norden verdient.<sup>44)</sup> Daran hat auch die erstmalige Reise eines US-Präsidenten nach Alaska nichts Entscheidendes geändert. Letztlich war Präsident Obama v.a. deswegen in die Arktis gereist, um auf die Folgen des Klimawandels aufmerksam zu machen. Geopolitische Fragen spielten dabei keine Rolle.

Zwar wird der AR seit April 2015 vom ehemaligen Kommandeur der US-Küstenwache, Admiral Robert J. Papp, geführt, doch schon heute lässt sich das Ergebnis dieser Präsidentschaft vorausgreifend so zusammenfassen: Ambitioniert, aber mittellos.<sup>45)</sup> Papp ist unzweifelhaft ein ausgewiesener Experte für arktische Angelegenheiten, hat in Alaska Küstenschutzaufgaben wahrgenommen und liegt ganz auf der Parteilinie des aktuellen US-Präsidenten. Doch da beginnen bereits die Probleme. Präsident Obama war schon vor den Wahlen am 4. November 2014 politisch derart angeschlagen, dass er Papp in seiner künftigen Funktion als Ratspräsident nicht wie international üblich zum Botschafter ernennen lassen konnte. Die Gefahr, dass dies wegen ei-

ner fehlenden Mehrheit im Senat gescheitert wäre, wurde offenbar als zu groß eingeschätzt. Statt als „Seine Exzellenz“ auf dem diplomatischen Parkett für die USA zu fechten, muss Papp nun als „Special Representative“ in der Welt der Diplomaten überzeugen. Wie groß Papps eigener Anspruch für die neue Aufgabe ist, konnte man bei seinem Auftritt auf der „2. Arctic Circle Conference“ am 2.11.2014 in Reykjavik erleben, als er sichtlich begeistert die berühmte Kennedy-Rede vom Wettlauf zum Mond<sup>46)</sup> zur eigenen Geschäftsgrundlage erklärte. („We choose to go to the moon. We choose to go to the moon in this decade and do the other things, not because they are easy, but because they are hard, because that goal will serve to organize and measure the best of our energies and skills, because that challenge is one that we are will-

ing to accept, one we are unwilling to postpone, and one which we intend to win, and the others, too.“) Er vergaß leider, auf ein paar wesentliche Unterschiede zwischen dem Jahr 1962 der Kennedy-Rede und heute hinzuweisen. Anders als beim Wettlauf zum Mond ist der Wettlauf zur Arktis im Augenblick kein Projekt nationaler Priorität. Die US-Wissenschaftlerin Victoria Herrmann forderte Admiral Papp in einem offenen Leserbrief vom 15.12.2014 folgerichtig auf, den Bürgern der USA erst einmal zu vermitteln, eine arktische Nation zu sein. Eine notwendige Voraussetzung dafür, jene Ressourcen generieren zu können, um die Herausforderungen in der Arktis auch zu bewältigen.<sup>47)</sup> Damit spricht Herrmann einen wichtigen Punkt an.

Dabei müsste zumindest das außenpolitische Establishment der USA seit Jahrzehnten über die Bedeutung der Arktis im Bilde sein. In seinem 2012 erschienen Buch „The Revenge of Geography. What the Map tells us about coming Conflicts and the Battle against Fate“ analysiert Robert D. Kaplan umfänglich das geopolitische Denken der letzten 100 Jahre und kommt so auch auf die Arktis zu sprechen, wofür er Albert Wohlstetters Artikel in „Foreign Affairs“ aus dem Jahr 1968 als Kronzeugen anführt: „The Arctic, especially when it warms, will give new meaning to sea power and especially air power in future decades. Supersonic transport may cut the distance between the west coast of the United States and cities in Asia by two thirds. The increased use of polar routes will lock the United States, Russia, and China in an ever tighter embrace. Geography, because it will be more accessible, will, counterintuitively, become more crucial.“<sup>48)</sup> Aber sind die US-Eliten wirklich im Bilde?

Auch wenn der US-Repräsentant für den AR anderes glauben machen will, es wird absehbar 2015 und 2016 keine zusätzlichen Haushaltsmittel geben, seine Ideen mit Leben zu erfüllen. Im Gegenteil. Auch wenn der Wettlauf in einer auftauenden Arktis schwierig ist und das Beste, das die USA zu bieten haben, aufgewendet werden muss, um hier zu bestehen.<sup>49)</sup> Die Beschwörung des historischen Erbes und das Anknüpfen an Kennedys Mond-Rede reichen nicht. Denn anders als im Fall der Arktis ging Kennedys Mond-Rede der Sputnik-Schock voraus. Etwas Vergleichbares gibt es im Wettlauf um die Arktis im Moment nicht. Im Gegenteil. Die USA beschäftigen sich v.a. mit sich selbst. Wie man aus gut unterrichteten Kreisen hört, streiten aktuell US-Marine und US-Küstenwache darum, wer das Budget zur Ausbildung der afrikanischen Küstenwachen verwenden darf, das bedeutende Ressourcen vorhält. Und es sieht so aus, als würde hier die Marine besser aufgestellt sein und die Gelder verwenden können. Diese Gelder, so hört man, hätte Papp gerne teilweise auch für SAR-Aufgaben im Polarkreis ausgegeben.

Papp geht davon aus, dass die Arktis weiterhin eher ein Raum für Kooperation als für Konflikte mit Russland sein wird, wie man in der am 17. November 2015 stattgefundenen Anhörung des „House Committee on Foreign Affairs, Subcommittee on Europe, Eurasia, and Emerging Threats, Subcommittee on the Western Hemisphere on Security, Economic, and Resource Opportunities in the Arctic“ nachlesen kann. Selbst auf die Frage des Abgeordneten Duncan, ob es nicht angemessen sein könne, China den Beobachterstatus im AR bei fortgesetzter Verletzung des internationalen Rechts im Südchinesischen Meer zu entziehen, antwortete Papp defensiv: „We are hopeful that we can use the Arctic as a place where we can continue to have communications primarily through the Arctic Council where China is an observer state. So at this juncture we are not under consideration or not considering revoking their status as an observer. But certainly that’s one of the options we could look at in the future.“<sup>50)</sup> Fragen bleiben. Warum soll der amerikanische Steuerzahler die teuren Vorhaben von Papp für einen der Kooperation verpflichteten Raum finanzieren? Stimmt die Einschätzung von Papp, lässt sich so sicher kein Sputnik-Moment erzeugen.

## **Grönland und Island, Melos im 21. Jahrhundert?**

### **Geopolitik auf der „lines of communications“**

Seit dem Jahr 1939 hatte sich das Büro des deutschen Abwehrchefs Wilhelm Canaris mit der strategischen Bedeutung Islands, Grönlands und weiterer Inseln im Nordatlantik befasst. Offenbar war diese auch an anderen Kartentischen nicht verborgen geblieben. Nach der Besetzung Dänemarks durch Deutschland am 9. April 1940 befanden sich die beiden dänischen Kolonien Island und Grönland in einer völkerrechtlich schwierigen Lage. Die Briten besetzten Island als Folge der deutschen Besetzung von Dänemark am 10. Mai 1940 unter Verletzung seiner Neutralität und stationierten dort 25.000 Soldaten. Die strategischen Planungen der

deutschen Luftwaffe und Marine zur Besetzung Islands (Unternehmen Ikarus) wurden von Hitler im Sommer 1940 nicht weiter verfolgt, weil dieser glaubte, einen Separatfrieden mit England erreichen zu können.<sup>51)</sup> Wie wesentlich die Beherrschung der beiden Inseln im Atlantik für den Ausgang des Zweiten Weltkrieges war, belegt die Geschichte des Weltkrieges selbst. Die geostrategische Bedeutung Islands und Grönlands wurde von den angelsächsischen Seemächten als so bedeutsam eingeschätzt, dass die USA noch ein halbes Jahr vor ihrem offiziellen Kriegseintritt in den Zweiten Weltkrieg im Juli 1941 die Besetzung Islands von den Briten übernahmen, um die britische Armee zu entlasten.<sup>52)</sup> Durch die Nutzung von Island und Grönland als militärische Stützpunkte (unsinkbarer Flugzeugträger) konnte die Kontrolle über den Atlantik und das Aufrechterhalten der transatlantischen Transitrouten zwischen Europa und Amerika sichergestellt werden. Dies war für die Erreichung der alliierten Kriegsziele alternativlos und kriegsentscheidend. Die strategische Bedeutung der beiden Inseln blieb auch während der Zeit des Kalten Krieges bestehen. Das jahrzehntelange politische Fingerhakeln zwischen der Sowjetunion und dem Westen um Einfluss auf Island spricht Bände und ging sogar in die Weltliteratur ein.<sup>53)</sup> Island wurde von seinen Verbündeten innenpolitisch so manches durchgehen gelassen, solange die NATO-Mitgliedschaft und die damit einhergehenden Verpflichtungen nicht ernsthaft in Gefahr gerieten. Die Kabeljaukriege zwischen Island und Großbritannien sowie Deutschland belegen anschaulich, wie rücksichtslos, aber letztlich erfolgreich Island aufgrund dieser besonderen Rolle als unsinkbarer Flugzeugträger des Westens im Atlantik für sich Vorteile generieren konnte. Die in Konfrontation mit diversen europäischen Nachbarn brachial durchgesetzte Ausweitung der Sonderwirtschaftszone auf 200 Meilen in den 1970er-Jahren ist ein wichtiges politisches Lehrstück auch für künftige Konflikte mit Island. Island findet in Konflikten mit deutlich größeren und einflussreicheren Gegnern immer wieder Partner, die diesen Nachteil ausgleichen, oder setzt seine wichtige geopolitische Lage zur Durchsetzung der eigenen Interessen im Sinne einer Pendeldiplomatie ein, in der der eine gegen den anderen so lange ausgespielt wird, bis Island sein Ziel erreicht hat.<sup>54)</sup> So verwundert es nicht, dass beim Kabeljaukrieg neben den Interessen der isländischen Fischereiindustrie im Hintergrund auch das Interesse der USA an einem größeren maritimen Schutzraum um ihren „unsinkbaren Flugzeugträger“ Einfluss auf den Gang der Dinge gehabt hat. Die Ausweitung der Schutzzone auf 200 Meilen hielt ja nicht nur fremde Fischfänger, sondern auch Schiffe mit anderen Aufgaben auf Abstand. Schließlich waren auch die USA an einem abgeschirmten Seegebiet interessiert.

Beobachter stellen die Frage, ob Chinas massiver Auftritt in der Arktis ohne die unangekündigte Schließung der US-Militärbasis in Keflavik im Jahr 2006 möglich gewesen wäre. Diese Schließung belastet die isländisch-amerikanischen Beziehungen bis heute. Sie markiert eine Zäsur in der transatlantischen Si-





CHOCO XINHUA/EYEEM/PICTUREDESK.COM

Die Wasserressourcen Tibets haben für China strategische Bedeutung, daher wird keine Lösung der Tibetfrage zu erwarten sein (Bild: das Zangmu-Wasserkraftwerk im Flusslauf des Yarlung Zangbo, Tibet, November 2014).

cherheitsarchitektur und hat unbestreitbar ein Vakuum hinterlassen. Dass die USA diese Luftwaffenbasis nunmehr in Folge der Zunahme von russischen Aufklärungsflügen für Ad-hoc-Air-Policing-Missionen nutzen, wird in Island aufmerksam registriert. Auch die US-Besuchsdiplomatie hat sich seit 2014 intensiviert. Mit der stellvertretenden Außenministerin Victoria Nuland besuchte nach langer Zeit wieder ein hochrangiges US-Regierungsmitglied Reykjavik. Der Neuerwerb eines größeren Botschaftsgebäudes ist ein weiteres Zeichen der verstärkten US-Präsenz. Für 2015 wurden hinter den Kulissen bereits die Besuche des 93 Jahre alten sicherheitspolitischen Schwergewichts Andrew W. Marshall, der vor einem exklusiven Teilnehmerkreis sprechen sollte, sowie der Besuch des Verteidigungsministers Chuck Hagel im 2. Quartal geplant. Nach Hagels Rücktritt und der Nominierung seines Nachfolgers Ashton Carter wird dieser Besuch zunächst nicht realisiert werden, und auch Andrew W. Marshalls Besuch kam nicht zustande. Mit der Übernahme der Präsidentschaft im Arctic Council ab April 2015 durch die USA wird sich die Präsenz der USA auf der „lines of communications“ im Atlantik weiter verstärken. Dass es der Obama-Administration von Oktober 2013 bis Dezember 2014 nicht gelang, den Botschafterposten in Reykjavik zu besetzen, da der US-Senat dem ehemaligen Obama-Wahlkampfunterstützer Robert Barber, der den Botschafterposten erhalten sollte, monatelang sein Vertrauen verweigerte, hat die Beziehungen auch nicht gerade gefördert.<sup>55)</sup>

Aber auch China hatte mit der Besetzung seines Botschafters Ma Jisheng ganz eigene Probleme. Der

seit Januar 2014 durchgehend abwesende Botschafter wurde einer Information aus chinesischen Kreisen zufolge der Spionage für Japan beschuldigt und kehrt nicht wieder auf die Insel zurück.<sup>56)</sup> Ein neuer Botschafter wurde dann allerdings im November 2014 bestellt, wie der isländische Medienkanal ruv.is meldete: „China’s new Ambassador to Iceland, Zhang Weidong, presented his letter of credence to President of Iceland Ólafur Ragnar Grímsson on Tuesday. (...) Zhang’s résumé states that he earlier served as China’s Ambassador to Micronesia.“ Also ein ausgewiesener Experte für Seeverkehr und Handel, jene Zukunftsthemen, die die Arktis im 21. Jahrhundert prägen werden. Sollte sich China als raumfremde Großmacht dauerhaft am Polarkreis engagieren, wird das die politischen Gravitationskräfte maßgeblich

beeinflussen. Das Auftauchen einer neuen Macht auf den transatlantischen „lines of communications“ hat das Potenzial, aus ökonomischem Wettbewerb politische Rivalität und in letzter Konsequenz sogar militärische Auseinandersetzungen zu generieren. Denn wo sich politischer Anspruch und Raum überschneiden, liegt das Feld der Entscheidung, militärisch, politisch, ökonomisch, in einem Wort: strategisch. Dies zu erkennen ist geopolitisches Denken, danach zu handeln Staatsklugheit. Und realpolitisch denkende Zeitgenossen erinnern sich nur zu gut an jene Episode aus dem 5. Buch von Thukydides’ „Der Peloponnesische Krieg“, der die Geschichte der Insel Melos erzählt. Eine Mahnung, die seit 2.500 Jahren bis in unser noch junges 21. Jahrhundert zu hören ist.<sup>57)</sup>

## Epilog

Gebiet und Einfluss sind die beiden grundlegenden Begriffe des Go (wei qi in China), jenes strategischen Brettspiels, das viel über die asiatische Denkungsart verrät. Das Spiel der Umzingelung und Raumbeherrschung ist ein großartiger Lehrmeister für die geopolitischen Herausforderungen gerade in der Arktis, wo viel Raum (Gebiet) auf wenig Regierungskraft (Einfluss) trifft. Ein idealer Spiel-Platz für im Go geübte Strategen. Auch deshalb bleibt es eine Entscheidung der Lebensklugheit, sich besonders mit den chinesischen Ambitionen in Island und Grönland zu befassen. China ist das mit Abstand aktivste asiatische Land am Polarkreis. Der Altmeister transatlantischer Realpolitik, Henry Kissinger, fasst Chinas strategisches Denken in seinem Buch „On China“ sehr prägnant zusammen, indem er die

strategische Logik des Schachspiels als Denkungsart des Westens mit dem um Raumbesitz ringenden Go-Spiel vergleicht. „The Chinese have been shrewd practitioners of Realpolitik and students of a strategic doctrine distinctly different from the strategy and diplomacy that found favour in the West. (...) This contrast is reflected in the respective intellectual games favoured by each civilization. China’s most enduring game is wei qi (...) as ‚a game of surrounding pieces‘; it implies a concept of strategic encirclement. (...) Chess, on the other hand, is about total victory. (...) Chess produces single-mindedness; wei qi generates strategic flexibility.“<sup>58)</sup> Man sollte dies als Mahnung immer im Hinterkopf behalten.

### **Geopolitischer Ausblick**

Wenn es stimmt, dass das geopolitische Spielbrett in der Arktis nicht notwendigerweise ein Schachbrett sein wird, soll am Ende dieser Analyse der Versuch unternommen werden, mit zwei Szenarien die Zukunft im Hohen Norden auszuleuchten, um der westlichen Politikplanung eine Handreichung anzubieten. Die beiden gewählten Szenarien stellen die Gegenpole der möglichen Entwicklung dar. Die reale Entwicklung dürfte sich irgendwo zwischen den Extremen bewegen. Zentrale Voraussetzung für beide vorgeschlagenen Szenarien ist eine Fortsetzung des Klimawandels. Sollte die Erwärmung der Arktis enden oder sich umkehren, bleiben die angesprochenen Entwicklungen auch weiterhin eingefroren.

Das Auftauchen der raumfremden Macht China im Hohen Norden ist historisch ein Novum. Mit den sieben Expeditionen unter Admiral Zheng He zwischen den Jahren 1405 und 1435 beendete das Reich der Mitte seine maritime Expansionspolitik für 600 Jahre. Mit dem erstmaligen Flottenbesuch dreier chinesischer Kriegsschiffe in England, Deutschland, den Niederlanden, Belgien und Griechenland im Januar 2015, dem Erscheinen von fünf Kriegsschiffen in der Beringsee zeitgleich mit dem Besuch des US-Präsidenten in Alaska sowie dem erstmaligen Besuch einer Fregatte auf der Kieler Woche 2016 scheint sich diese Zurückhaltung zu ändern.

### **Das chinesische Jahrhundert**

Das Engagement Chinas beendet mittelfristig die Alleinzuständigkeit der Arktisanrainer im Hohen Norden. China gelingt es mittels strategischer Investitionen in den Ressourcenabbau, in die maritime und touristische Infrastruktur in Island und Grönland in Form von Häfen für den Abtransport von Gas und Mineralien sowie die Abfertigung von Passagierschiffen ein Infrastrukturnetzwerk aufzubauen. Gleichzeitig erwerben chinesische Unternehmen Land, auf dem Tourismuszentren wie Spa- und Golfclubs in chinesischer Verantwortung entstehen. Diese können ab der Mitte des Jahrhunderts durch neue Flughäfen in Island und Grönland direkt von China aus angeflogen werden. Insbesondere die saubere Umwelt, aber auch der Reiz der polaren Eiszeitlandschaft ist für die neue chinesische Ober- und Mittelschicht attraktiv. China investiert in weitere Forschungsstationen zur Erforschung der Aurora Borealis und des Klimawandels und fördert

den Ausbau der Forschungszusammenarbeit mit den Universitäten bis hin zur Finanzierung von Lehrstühlen, die sich den immer engeren Beziehungen zwischen China und den Inseln im Polarkreis verpflichtet fühlen. Dabei wird ein besonderer Schwerpunkt auf die Intensivierung der kulturellen Zusammenarbeit durch die Konfuzius-Institute gelegt. Zum 100. Jahrestag der Aufnahme der Beziehungen zwischen den Kulturinstituten Islands und Chinas Mitte des 21. Jahrhunderts wird ein Themenpark an der Ostküste nahe dem Tiefseehafen am Finnenfjord eröffnet. Dieser wird mehreren Mio. Touristen pro Jahr die Kultur und das Klima am Polarkreis vermitteln. Die signifikante Erhöhung der Touristenbesuche, die wachsende Anzahl dauerhaft dort lebender Chinesen und die tägliche Erreichbarkeit durch Direktflüge zwischen China, Island und Grönland wandelt China innerhalb weniger Jahrzehnte von einem „nahen Arktisanrainer“ zu einem faktischen Arktisanrainer. Durch den Aufbau eigener Informations- und Mediennetze wird ein starker Fußabdruck im Hohen Norden sichergestellt und die Möglichkeit geschaffen, Kritik von außen und innen erfolgreich entgegenzutreten. Durch den Erwerb einer Bank in Island können nunmehr auch Großprojekte zur Intensivierung der chinesisch-nordischen Kooperation umfänglich finanziert werden. Island und Grönland treten Mitte des 21. Jahrhunderts dem chinesischen Währungsraum bei. Besonders in Grönland kommt es über die Jahrzehnte zu Ehen zwischen Han-Chinesen und Inuits. Chinesen spielen eine immer größere Rolle im gesellschaftlichen Leben, und getreu dem Grundsatz der chinesischen Arktispolitik, die Rechte der indigenen Bevölkerung zu verteidigen, helfen chinesische Experten immer offener bei Konflikten mit den ehemaligen europäischen Kolonialherren. Investitionen, die diese nicht leisten wollen oder können, werden von China mit zinsgünstigen Krediten finanziert. Diese Kredite sollen durch langfristige Rohstoffabbauverträge zurückgezahlt werden. Es entsteht eine neue Identität indigener-chinesischer Provenienz. Grönland wird ein eigenes Völkerrechtssubjekt mit einem neuen, gemischten Staatsvolk, zu dem auch Dänen oder aus Dänen und Inuit gemischte Familien gehören. China hält seine schützende Hand über dieses Unabhängigkeitsprojekt. Die Zunahme chinesischen Einflusses im Nordatlantik geht mit einer Abnahme US-amerikanischen Einflusses nicht nur im Atlantik, sondern auch im Süd- und Ostchinesischen Meer sowie Pazifik einher. Immer dann, wenn die USA zu offen Position gegenüber Chinas Ansprüchen im Südchinesischen und Ostchinesischen Meer bzw. dem Pazifischen Ozean Stellung beziehen, erwacht eine Bewegung in Island und Grönland, die mit dem Austritt aus der NATO liebäugelt. Dieser Austritt könnte im Laufe der grönländischen Unabhängigkeit und des gelebten isländischen Pazifismus real werden. Er würde die NATO entscheidend schwächen, weil er die transatlantischen „lines of communications“ zerschneidet.

### **Das transatlantische Jahrhundert**

Chinas Versuche, Einflusszonen in der Arktis zu markieren, führen im Gegenzug zu einer gemeinsamen Abwehrhaltung aller Arktisanrainer. Russland und die

USA übernehmen hierbei die Führung. Während die geopolitischen Spannungen in anderen Teilen der Welt zwischen Russland und dem Westen immer wieder auch zunehmen, führt Chinas Auftreten am Nordpol zu einer stärkeren Kooperation. Strittige Grenzfragen, insbesondere jene, die mit den Besitzansprüchen aus dem Kontinentalschelf zusammenhängen, werden trilateral gelöst. Der Seeverkehr führt in den Sommermonaten ab den 2030er-Jahren direkt über den geographischen Nordpol. Dieses Seegebiet wird von den Anrainern gemeinsam überwacht. Investitionen von raumfremden Nationen unterliegen künftig besonderer nationaler Genehmigung. Dänemark fördert mittlerweile mit Investoren aus der EU, Kanada und den USA die Rohstoffe Grönlands mittels eines Treuhandvertrages. Dank deutlich gestiegener Rohstoffpreise nach einer langen Tiefpreissphase im ersten und zweiten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts können aus den Gewinnen Infrastruktur und Sozialleistungen in Grönland finanziert werden. Der landwirtschaftlich nutzbare Raum in Grönland nimmt in Folge des Klimawandels weiter zu. War die verfügbare Grünfläche bereits im Jahr 2015 größer als die Fläche Norwegens, so ist sie in der Mitte des 21. Jahrhunderts schon größer als alle skandinavischen Länder zusammen genommen. Grönland erlebt einen wirtschaftlichen Aufschwung, auch durch die Einwanderung von Europäern nach Kalaallit Nunaat. Grönland erhält noch in der ersten Hälfte des 21. Jahrhunderts die staatliche Unabhängigkeit, bleibt aber Teil des Königreiches Dänemark und bildet mit der ehemaligen Kolonialmacht ein Commonwealth eigener Art. Die bestehende Sicherheitsarchitektur bleibt unangetastet.

Das Manuskript wurde Mitte Juli 2015 fertig gestellt und im Dezember 2015 überarbeitet. Alle Literaturhinweise und Internetzitate wurden im Zeitraum Dezember 2014 bis Dezember 2015 gelesen und abgerufen. Dieser Arktis-Artikel wurde nicht geschrieben, um eine Forschungslücke zu füllen. Er ist als Politikanalyse konzipiert, um einen Diskurs anzuregen und auf mögliche Herausforderungen für die Sicherheitslage im Hohen Norden hinzuweisen. Dem Autor ging es v.a. darum, das Auftauchen einer raumfremden Macht in der Arktis und die damit verbundenen Auswirkungen auf die transatlantische Sicherheitsarchitektur zu beleuchten, eine in der Literatur bisher unterbelichtete Fragestellung. Da sich der Autor mittlerweile im dritten Jahr in Island aufhält, war es nicht immer einfach, die deutschsprachige Literatur mit in die Betrachtung aufzunehmen. Ohne die großartige Unterstützung durch die Bibliothek im Marinekommando Rostock (Fachinformations- und Vorschriftenstelle) wäre dies kaum möglich gewesen. Für die hervorragende Betreuung durch das Fachpersonal in Rostock möchte ich mich besonders bedanken. ■

## ANMERKUNGEN:

- 1) Andreas Knudsen: Nördlicher Seeweg - Potenziale und die künftige Nutzung: Alternative Schifffahrtsroute. In: Schiff & Hafen: international publication for shipping, offshore & maritime technology. - 65 (2013), H. 4, S.16-18.
- 2) In: International Affairs, Vol. 88, Nr. 1, 2012, S.115-129.

- 3) Institute of International Affairs - The Centre for Arctic Policy Studies, University of Iceland, Reykjavik, 2014.
- 4) Ebenda.
- 5) Vgl. Jörg-Dietrich Nackmayr: Das Great Game im 21. Jahrhundert. In ÖMZ 3/2011, S.15ff.
- 6) The Arctic Institute: Arctic Shipping: An Analysis of the Northern Sea Routes Season, Washington DC, 2014. Und The Future of the Arctic Shipping: A new Silk Road for China?, Washington DC, 2013.
- 7) Jürg Kürsener: Die Nordostpassage: Profitabler als die Suezroute. In: Schweizer Soldat: Die führende Militärzeitschrift der Schweiz. - 89 (2014), H. 4, S.38-43.
- 8) <http://www.heise.de/tp/artikel/43/43173/1.html>.
- 9) <http://www.bremerhaven.de/meer-erleben/unternehmens-park-hafen/grossprojekt-am-polarmeer-bremenports-hilft-bei-hafenplanung-auf-island.84244.html>.
- 10) Man kann nur hoffen, dass sich hier nicht die Geschichte von Herrn Wang Jing (der friedliche König) und seiner mysteriösen Kanalbauinvestition in Nicaragua wiederholen wird. In: [http://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/nicaragua-kanal-ein-chinese-faehrt-die-bagger-auf-13658954.html?printPagedArticle=true#pageIndex\\_2](http://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/nicaragua-kanal-ein-chinese-faehrt-die-bagger-auf-13658954.html?printPagedArticle=true#pageIndex_2).
- 11) Jörg-Dietrich Nackmayr: Das Great Game im 21. Jahrhundert - Vom Ringen um Vorherrschaft in Zentralasien. In: Österreichische Militärische Zeitschrift, Onlineausgabe 3/2011, S.18ff; [http://www.bundesheer.at/misc/image\\_popup/ImageTool.php?strAdresse=/omz/ausgaben/ausgabe\\_images/ausgabe2011\\_03.jpg&intSeite=1280&intHoehe=720&intMaxSeite=1280&intMaxHoehe=668&blnFremd=0](http://www.bundesheer.at/misc/image_popup/ImageTool.php?strAdresse=/omz/ausgaben/ausgabe_images/ausgabe2011_03.jpg&intSeite=1280&intHoehe=720&intMaxSeite=1280&intMaxHoehe=668&blnFremd=0).
- 12) <https://giga.hamburg.de/publication/chinas-seidenstrassen-initiative-trifft-auf-transeuropaeische-infrastrukturpolitik>.
- 13) <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/eisenbahn-erster-direkter-gueterzug-zwischen-china-und-spanien-13313348.html>.
- 14) <http://www.thearcticinstitute.org/2014/10/NSR-Shipping-Report.html>.
- 15) <http://arcticjournal.com/press-releases/1115/new-report-arctic-institute-shipping-traffic-northern-sea-route>.
- 16) Björn Gunnarsson: The future of the northern sea route: shipping routes. In: Maritime Security & Defence Journal: MS & D. - (2014), H. 2, S.12-14.
- 17) Vladimir Kuroedov: Nacional'nye interesy rossii v mirivom okeane. In: Morskoy sbornik: zurnal Voenno-Morskogo Flota, 98 (2015), H. 1, S.42-47.
- 18) Nachzulesen im Marine-Standardwerk „Kriegsschiffe und Seeschlachten“ mit einem Vorwort vom Admiral der Flotte Earl Mountbatten of Burma. In: Salamander Books Limited London 1975, S.25: „Wenn der Krieg für die Russen nicht mit einer Erniedrigung enden sollte, musste ihre Ostseeflotte eine gewaltige Reise machen, um die Verluste im Fernen Osten zu ersetzen und (Admiral) Togo gegenüberzutreten. Auf der 18.000 Meilen langen Reise zwischen Kronstadt und seinem Ziel hatte der Befehlshaber der Expedition, Admiral Rozdestvenskij, keinen russischen Stützpunkt zur Verfügung. Diese Odyssee, die im Juli 1904 beginnen sollte, war lange vor der Kapitulation Port Arthurs befohlen worden, aber es gab Verzögerungen.“
- 19) Shiloh Rainwater: Race to the North: China's Arctic strategy and its implications. In: Naval War College review. - 66 (2013), H. 2, S.62-82.
- 20) <http://is.china-embassy.org/eng/xwdt/t1200604.htm>.
- 21) [www.islandsstofa.is/files/victor-gao.ppsx](http://www.islandsstofa.is/files/victor-gao.ppsx), Folie Nr. 17.
- 22) <http://nordurslodanetid.is/en/china-nordic-symposium>.
- 23) <http://is.china-embassy.org/eng/xwdt/t1200604.htm>.
- 24) Ebenda.
- 25) <http://www.nzz.ch/aktuell/wirtschaft/wirtschaftsnachrichten/china-und-island-vereinbaren-ein-historisches-abkommen-1.18065098>.
- 26) <http://bigstory.ap.org/article/norway-shuns-dalai-lama-hoping-mend-china-ties>.
- 27) In der westlichen sicherheitspolitischen Gemeinde wird bei der Beurteilung des asiatischen Umfeldes davon ausgegangen, dass China versucht, „die Nachbarstaaten (...) in halbsoveräne Provinzen zu verwandeln, ohne sie dabei militärisch unterwerfen zu müssen, (...) durch demografische Expansion und wirtschaftliche Anbindung immer abhängiger von einer Pekinger Interessensdefinition zu machen.“
- 28) In: Frank Umbach: Maritime Sicherheit - Fallstudie Ostasien. In: Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert, DSF Band 215, NOMOS 2014, S.262-300.
- 29) <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20130815000079&cid=1102>.

30) Chinese company puts money on table visir.is - Yesterday Klappi Development ehf and the Chinese company NFC signed a document of understanding on financing the construction of a 120,000-tonne aluminium smelter in a planned industrial zone at Hafursstaðir in Skagabyggd (NW-Iceland). Prime Minister Sigmundur David Gunnlaugsson (Progressive Party) and Zhang Weidong: China's Ambassador to Iceland, gave speeches on the occasion. Plans call for Icelandic parties to own a majority of the shares in the aluminium smelter. On the other hand, NFC, according to the declaration, will guarantee at least 70% of the costs of the project. In addition, it will guarantee the operations of the aluminium smelter during its start-up. The energy needs of the aluminium smelter will be 206 MW. The power is expected to come from Blonduvirkjun Power Station (W-Iceland). A press release states that there will be an estimated 240 permanent jobs in the Klappi Aluminium Smelter and up to 800 temporary jobs during the construction period. Hafursstaðir is just south of Skagaströnd. Both Saudarkrokur and Blönduós will be within smelter's employment area.

31) <http://grapevine.is/news/2013/03/15/huang-nubo-continues-bid-to-invest-in-iceland/>.

32) <http://www.reuters.com/article/2012/08/17/us-china-environment-idUSBRE87G0P820120817>.

33) <http://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/antrieb-defekt-eisbrecher-polarstern-muss-expedition-abbrechen-a-1011672.html>.

34) <http://www.vdma.org/article/-/articleview/1716877>.

35) <http://www.cnn.com/id/100666980#>.

36) <http://www.nordlys.no/nyheter/article/7362483.ece>.

37) <http://www.theguardian.com/environment/2013/apr/16/china-future-arctic-iceland>.

38) Jörg-Dietrich Nackmayr: Das Great Game im 21. Jahrhundert. In ÖMZ 2011-3, S.19. [http://www.bundesheer.at/pdf\\_pool/omz/oemz2011\\_03.pdf](http://www.bundesheer.at/pdf_pool/omz/oemz2011_03.pdf).

39) Elizabeth Rosenberg, Dr. David Titley, Alexander Wiker: Arctic 2015 and Beyond. A Strategy for U.S. Leadership in the High North, Policy Brief, December 2014, Center for New American Security, Washington D.C.

40) Die Analyse von Kevin W. Riddle: A new Arctic Strategy. In: Proceedings/U.S. Naval Institute. - 140 (2014), H. 8 = 1338, S.32-37, arbeitet die „key geostrategic issues - Threats, Challenges, Conditions“ heraus: „Sea line of communication, Freedom of navigation, Mineral & Resource Protection, Militarization“ aber vermag das spezifische Vorgehen Chinas auch nicht zu erfassen.

41) Ebenda.

42) Ebenda.

43) Ebenda.

44) Christopher McLean, David Cope: Bridging the USN Arctic capability gap. In: Naval engineers journal: NEJ. - 125 (2013), H. 3, S.113-124.

45) Christina Munnell, Chelsea Todaro: Congress, Federal Agencies decline to help Coast Guard fund new polar Icebreaker: Homeland security news. In: National defense: NDIA's business% technology magazine. - 99 (2014), H. 730, S.16-17.

46) <http://er.jsc.nasa.gov/seh/ricetalk.htm>.

47) <http://www.thearcticinstitute.org/2014/12/121514-Not-Yet-Arctic-Nation.html>.

48) D. Robert Kaplan: The Revenge of History, New York 2012, S.101.

49) Daisy Ridgway Khalifa: Arctic plan: Navy's new roadmap looks at requirements, infrastructure in region the service no longer has the luxury of ignoring. In: Sea power: Navy; Marine Corps; Coast Guard; Merchant Marine; the official publication of the Navy League of the United States. - 57 (2014), H. 4, S.66-70.

50) <https://foreignaffairs.house.gov/hearing/joint-subcommittee-hearing-charting-arctic-security-economic-and-resource-opportunities>, S.10.

51) Günther W. Gellermann: Geheime Wege zum Frieden mit England. Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1995. ISBN 3-7637-5947-6. S.27-39.

52) Vgl. Mark Skinner Watson: United States Army in WW II. Library of Congress Catalog Number 50-62989, S.485ff.

53) Vgl. das Buch Atomstation des isländischen Literatur Nobelpreisträgers Halldór Laxness.

54) Vgl. die sehr informative Dissertation von Katrin Rupprecht: Der deutsch-isländische Fischereizonenstreit 1972-1976. Krisenfall für die NATO. Bonn 2011. Anhand der bisher eingestufteten Akten des AA werden die Hintergründe isländischer Multivektorenpolitik herausgearbeitet.

55) <http://grapevine.is/mag/column-opinion/2014/08/14/wheres-robert-barber/>.

56) <http://intelnews.org/2014/09/18/01-1557/>.

57) Thukydides: Der Peloponnesische Krieg: „Nein, im Rahmen des von uns als wahr Erkannten sucht das Mögliche zu erreichen, da ihr ebenso gut wie wir wisst, dass Recht im menschlichen Verkehr nur bei gleichem Kräfteverhältnis zur Geltung kommt, die Stärkeren aber alles in ihrer Macht Stehende durchsetzen und die Schwachen sich fügen.“ S.269, Reclam, 1985.

58) Henry Kissinger: On China, London 2011, S.22ff.



**Dipl.-Pol. Jörg-Dietrich Nackmayr**

Geb. 1964; Fregattenkapitän d.R.; Studium der Politischen Wissenschaft, Volkswirtschaftslehre, Philosophie und Geschichte in Berlin und Bielefeld; 1988 und 1989 Auslandsaufenthalte in Edinburg, Straßburg und Brüssel; 1990 Examen zum Diplom-Politologen bei Prof. Dr. Gesine Schwan; 1989-1990 Persönlicher Referent für den Vorsitzenden Wolfgang Schnur und den Generalsekretär Oswald Wutzke der Partei Demokratischer Aufbruch (DA) in der DDR; 1990 Stabsreferatsleiter Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten im Ministerium für Wirtschaftliche Zusammenarbeit der DDR bei Minister Wilhelm Ebeling; im Anschluss Mitarbeit bei der Neugründung des Landes Mecklenburg-Vorpommern u.a. als Persönlicher Referent des Ministerpräsidenten Alfred Gomolka und seines Kultusministers Oswald Wutzke; 1993-1996 jüngster Kulturamtsleiter Deutschlands in der Hansestadt Stralsund; 1996 Rückkehr nach Berlin als Büroleiter und Sprecher des Parlamentspräsidenten Herwig Haase im Abgeordnetenhaus von Berlin; ab 1999 Direktor der Konrad-Adenauer-Stiftung Baltische Länder mit Dienstsitz Tallinn/Estland; 2003 Rückkehr nach Berlin und Gründung der Unternehmensberatung Baltic-Business-Contact; 2005 Übersiedlung nach Brüssel, Tätigkeit im Europäischen Parlament, Generaldirektion Interne Politiken; Mai 2007-Juli 2009 Sicherheitspolitischer Berater im Kabinett des Parlamentspräsidenten des Europäischen Parlaments, Hans-Gert Pöttering; August 2009 bis August 2013 Aufenthalt in Astana/Kasachstan; seit August 2013 Aufenthalt in Island, zahlreiche Publikationen.