SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis - Ökonomische Chancen und ökologische Herausforderungen als komplexes internationales Konfliktpotential

Uebachs, Marina Isabel

Erstveröffentlichung / Primary Publication
Arbeitspapier / working paper

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Uebachs, M. I. (2018). *Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis - Ökonomische Chancen und ökologische Herausforderungen als komplexes internationales Konfliktpotential.* (IPW Selected Student Paper, 63). Aachen: Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Philosophische Fakultät, Institut für Politische Wissenschaft. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-58621-1

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer CC BY Lizenz (Namensnennung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:
https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.de

Terms of use:
This document is made available under a CC BY Licence (Attribution). For more Information see:
https://creativecommons.org/licenses/by/3.0

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

IPW Selected Student Papers
Abschlussarbeit

IPW Selected Student Paper 63, August 2018

Marina Isabel Uebachs

Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis

Ökonomische Chancen und ökologische Herausforderungen als komplexes internationales Konfliktpotential

IPW Institut für Politische Wissenschaft | RWTH AACHEN UNIVERSITY

Marina Isabel Uebachs
Geopolitische Folgewirkungen des Klimawandels in der Arktis: Ökonomische Chancen und ökologische Herausforderungen als komplexes internationales Konfliktpotential

IPW Selected Student Paper 63, August 2018

Institut für Politische Wissenschaft
RWTH Aachen University
Mies-van-der-Rohe-Str. 10 | 52074 Aachen

IPW Selected Student Papers
ISSN 1862-8117

Titelbild: IPW, Jan Hendrik Borggreven

Dieses Werk ist lizenziert unter einer
Creative Commons Namensnennung 3.0 Deutschland Lizenz.

In der Reihe IPW Selected Student Papers veröffentlicht das Institut für Politische Wissenschaft herausragende Arbeiten von Studierenden des Bachelorstudiengangs Gesellschaftswissenschaften, des Masterstudiengangs Politikwissenschaft sowie der politikwissenschaftlichen Lehramtsstudiengänge.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungs-/ Tabellenverzeichnis 4

Abkürzungsverzeichnis 5

1. Einleitung 8

2. Geografische Lage der Arktis und aus der globalen Erwärmung resultierende geopolitische Merkmale 12

2.1. Geografische Abgrenzung des arktischen Raumes 12

2.2. Naturräumliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Arktis 14

2.3. Neueinschätzung der wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive 19

2.3.1. Erdöl- und Erdgasvorkommen 19

2.3.2. Weitere Ressourcen der Arktis 25

2.3.3. Neue Schifffahrtsrouten 29

2.3.4. Ökologische Folgen des Klimawandels und der wachsenden wirtschaftlichen Aktivitäten 35

2.3.5. Sicherheitspolitische und militärstrategische Aspekte der neuen maritimen Erreichbarkeit 38

3. Nationale Arktisstrategien der zentralen Akteure und globale Erwartungen 42

3.1. Russische Föderation 42

3.2. Vereinigte Staaten von Amerika 44

3.3. Kanada 47

3.4. Norwegen 50

3.5. Dänemark 51

3.6. Schweden, Finnland und Island 53

3.7. Globale Erwartungen am Beispiel der Europäischen Union und Chinas 56

3.8. Konvergierende und divergierende Interessen 61

4. Analyse des internationalen Konfliktpotentials 65

4.1. Gegenwärtige Konfliktlinien 65

4.2. Analyse des internationalen Konfliktpotentials auf Grundlage der Einschätzung wirtschafts- und sicherheitspolitischer Konfliktmotive sowie der Interessenlage 73

4.2.1. Erdöl- und Erdgasvorkommen und weitere Ressourcen der Arktis 73

4.2.2. Schifffahrtsrouten 77

4.2.3. Sicherheitspolitische und militärstrategische Aspekte sowie die möglichen Gefahren von Spillover-Effekten für die regionale Stabilität 80

4.3. Diskutiere Lösungsmöglichkeiten 85

5. Fazit 89

Literaturverzeichnis 94
Anhang 105

Abbildungs-/ Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Topografische Karte der Arktis 7
Abb. 2: Die verschiedenen Ansätze zur Eingrenzung der Arktis 12
Abb. 3: September-Minima der Meereisausdehnung in der Arktis von 1979-2016 17
Abb. 4: Meereisausdehnung im September des Negativ-Rekord-Jahres 2012 18
Abb. 5: Schätzungen des USGS über Erdöl- und Erdgasvorkommen in der Arktis 22
Abb. 6: Die Nordost- und Nordwestpassage 30
Abb. 7: Hans Island 66
Abb. 8: Disput um die maritimen Grenzen in der Beaufortsee 67
Abb. 9: Disput um die Grenzlinien in der Barentssee 68
Abb. 10: Status der arktischen Gewässer jenseits der 200-Meilen-Zone 69

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AMAP	Arctic Monitoring Assessment Program
AMSA	Arctic Shipping Assessment Report
AR	Arktischer Rat
Art.	Artikel
AWI	Alfred-Wegener-Institut für Meeres- und Polarforschung
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone
BGR	Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
°C	Grad Celsius
ca.	circa
CARA	Circum Arctic Resource Appraisal
CO_2	Kohlenstoffdioxid
d. h.	das heißt
ebd.	ebenda
EK	Europäische Kommission
EP	Europäisches Parlament
et al.	et alii
EU	Europäische Union
f.	folgende
FSGK	Festlandsockelgrenzkommission
ggf.	gegebenenfalls
Gt	Gigatonne
IAPG	Interagency Arctic Policy Group
IEA	Internationale Energieagentur
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IUCN	Weltnaturschutzunion, engl. International Union for Conservation of Nature
IUU-Fischerei	Illegale, ungemeldete und unregulierte Fischerei, engl. Illegal, unreported and unregulated fishing
Jh.	Jahrhundert
km	Kilometer

km²	Quadratkilometer
m³	Kubikmeter
MARPOL	Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, engl. International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships
Mio.	Million
mm	Millimeter
Mrd.	Milliarden
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NOP	Nordostpassage
NPC	National Petroleum Council
NSDIC	National Snow and Ice Data Center
NSR	Northern Sea Route
NWP	Nordwestpassage
o. J.	ohne Jahr
PAME	Protection of the Arctic Marine Environment
ppm	parts per million
S.	Seite
SAR	Search and Rescue
SCRF	Security Council of the Russian Federation
sm	Seemeile
sog.	sogenannte
SRÜ	Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen
StIGH	Ständiger Internationaler Gerichtshof
u. a.	unter anderem
USA	United States of America
USGS	United States Geological Survey
vgl.	vergleiche
VN	Vereinte Nationen
VR China	Volksrepublik China
WWF	World Wildlife Fund
z. B.	zum Beispiel

Abb. 1: Topografische Karte der Arktis

Quelle: AMAP 1998

1. Einleitung

Am 2. August 2007 tauchten zwei bemannte U-Boote auf den Meeresgrund unterhalb des geografischen Nordpols und platzierten in 4261 Metern Tiefe eine russische Flagge aus rostbeständigem Titan auf dem Ozeanboden (vgl. Braune 2016: 9). Mit dieser spektakulären Aktion demonstrierte die Russische Föderation auf symbolische Weise ihre maritimen Souveränitätsansprüche im Arktischen Ozean und lenkte die internationale Aufmerksamkeit auf die territorialen Streitigkeiten in der Region. Russland beantragte im Dezember 2001 bei den Vereinten Nationen erstmals die Festlegung äußerer Grenzen eines erweiterten Festlandsockels mit der Begründung, dass die unterseeischen Erhebungen eine natürliche Verlängerung der russischen Landmasse seien (vgl. O'Rourke 2017: 32). Da die territorialen Ansprüche als nicht ausreichend fundiert zurückgewiesen wurden, diente die russische Expedition gleichzeitig der systematischen Untersuchung des Meeresbodens und dem Sammeln von geologischen Proben, um diese zu untermauern (vgl. Braune 2016: 9). Auch Kanada und Dänemark formulierten entsprechende Ansprüche, die sich mit denen Russlands überschneiden, wodurch es zu Disputen um die Aufteilung des Arktischen Ozeans kommt. Angesichts der Tatsache, dass die Arktis während des Kalten Krieges von geopolitischer Bedeutung war, da sich die strategische Rivalität zwischen Ost und West auf militärischer Ebene durch wechselseitige Aufrüstungsprojekte manifestierte, wurde in der medialen Berichterstattung und wissenschaftlichen Diskussion oftmals eine eskalierende Konfrontation zwischen den Arktisstaaten prognostiziert. An dieser Stelle entsteht zunächst die Frage, welche möglichen Motive sich hinter den Bestrebungen der Akteure, ihre souveränen Rechte in der Arktis auszuweiten, verbergen. Daran schließt sich zugleich die Frage nach den möglichen Konfliktmotiven und dem Konfliktpotential in der Region an. Aus diesen Fragestellungen bildet sich der Forschungsschwerpunkt der vorliegenden Arbeit.

In Kapitel 2 sollen zunächst der arktische Raum als Untersuchungsgegenstand geografisch definiert und die regionalen Auswirkungen der globalen Erwärmung aus naturwissenschaftlicher Perspektive erläutert werden. Darauf aufbauend werden in einem nächsten Schritt die geopolitischen Folgewirkungen des Klimawandels dargestellt, aus denen sich potentielle wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitische Konfliktmotive ergeben. Diese sollen jeweils gesondert betrachtet und hinsichtlich ihres Beitrags zum Konfliktpotential in der Arktis analysiert werden. In der politikwissenschaftlichen Diskussion um wirtschaftliche Konfliktmotive erweisen sich zwei geopolitische Merkmale als besonders prägnant: Erdöl- und Erdgaslagerstätten sowie die Nutzung polarer Schifffahrtsrouten als kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika. Weiterhin wird diskutiert, inwieweit nichtenergetische Rohstoffvorkommen wie Gold, Eisenerz oder Kupfer und mögliche Veränderungen der Fischbestände durch eine erhöhte Wasseroberflächentemperatur für das Konfliktpotential in der Arktis bedeutsam sein könnten. Durch die kli-

matischen Veränderungen und die voraussichtlich wachsenden wirtschaftlichen Aktivitäten sind auch ökologische Aspekte in der Diskussion um das Konfliktpotential nicht zu vernachlässigen. Umweltpolitische Fragen bieten im Wesentlichen kooperative Ansätze wie das multilaterale Abkommen über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Such- und Rettungsmaßnahmen, bspw. im Fall von Ölunfällen, und könnten somit einer Konfrontation zwischen den Arktisstaaten potentiell entgegenwirken. Durch die neue maritime Erreichbarkeit und geostrategische Lage des Arktischen Ozeans entstehen neben den einleitend beschriebenen militärischen Verhältnissen zur Zeit des Ost-West-Konflikts neue sicherheitspolitische Bereiche, die in der durchgeführten Konfliktanalyse ebenfalls zu berücksichtigen sind. Insbesondere, da die Arktisstaaten ihre militärischen Kapazitäten nach jahrelanger friedlicher Zusammenarbeit seit dem Zerfall der Sowjetunion in der Region wieder erhöht haben und in der wissenschaftlichen Literatur die Gefahr einer neuen Militarisierung diskutiert wird. Dabei wird festgestellt, dass Erdöl- und Erdgasvorkommen trotz vielversprechender Schätzungen lediglich ein begrenztes Konfliktmotiv darstellen, da die wenigen existierenden Studien aufgrund ihrer Methodik hohe Unsicherheiten über die tatsächliche Existenz vermuteter Lagerstätten aufweisen und zudem keine Aussage über die Wirtschaftlichkeit treffen. Die arktischen Seewege bieten, abhängig von den Destinationen, zwar teilweise erhebliche Distanz- und Zeitersparnisse, angesichts der bestehenden Unsicherheiten über die jährlich variierende Meereisbedeckung und das derzeit kurze sommerliche Zeitfenster werden sie für die Handelsschifffahrt mittelfristig jedoch keine Alternative zu den traditionellen Routen darstellen. Das größte Konfliktmotiv kann zunächst im sicherheitspolitischen/ militärstrategischen Bereich konstatiert werden, da neue Aufrüstungstendenzen zu beobachten sind.

An dieser Stelle entsteht die Frage nach den Interessen der arktischen Staaten. Daher wird in Kapitel 3 zunächst die nationale Interessenlage der acht Arktisstaaten untersucht, da sich anhand dessen die außenpolitischen Zielsetzungen der Akteure und erste Tendenzen hinsichtlich der Herausbildung von Konfliktlinien erkennen lassen. Des Weiteren zeigt sich die Relevanz der vorgestellten geopolitischen Merkmale für die einzelnen Arktisstaaten. Auf Grundlage dieser Analyse lässt sich zudem die zukünftige Entwicklung von bestehenden Konflikten bewerten, da die offiziell verlautbarten Interessen der beteiligten Akteure mögliche Verhaltensrichtungen bspw. im Hinblick auf die Kompromissbereitschaft aufzeigen. Darauf wird in der nachfolgenden Analyse des Konfliktpotentials (Kapitel 4) genauer eingegangen. Daran wird deutlich, dass die jeweiligen Themenbereiche nicht trennscharf bearbeitet werden können und es in der vorliegenden Arbeit stets zu Berührungspunkten zwischen den einzelnen Kapiteln kommt. Aufgrund ihrer geografischen Lage nehmen die fünf Anrainerstaaten eine besondere Rolle ein, da sie von den Regelungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ) profitieren, welches den rechtlichen Rahmen für die Region festlegt, und sollen deshalb ausführlicher

betrachtet werden. Darauf folgend werden die globalen Erwartungen am Beispiel der Europäischen Union (EU) und der Volksrepublik (VR) China in den Blick genommen, da mit den geopolitischen Veränderungen der Arktis auch zunehmend externe Akteure ihr Interesse an einer politischen Mitgestaltung bekunden. Anschließend werden die konvergierenden und divergierenden Interessen der vorgestellten Akteure zusammenfassend herausgearbeitet, um potentielle Konflikte zu identifizieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich auch aus konvergierenden Interessen Konflikte entwickeln können, wenn die Handlungen der beteiligten Akteure auf dasselbe Ziel ausgerichtet sind und dieses nicht zeitgleich und/ oder im gleichen Raum zu erreichen sind, so bspw. im Fall der einleitend erwähnten Festlandsockelerweiterung. Danach kann festgehalten werden, dass es eine Reihe von Konfliktlinien insbesondere zwischen den Anrainerstaaten gibt, die sich gegenwärtig in konkreten Disputen äußern, die in Kapitel 4 genauer vorgestellt werden.

Anschließend wird das internationale Konfliktpotential in der Arktis anhand der in Kapitel 2 vorgenommenen Neueinschätzung wirtschafts- und sicherheitspolitischer Konfliktmotive unter Einbeziehung der Interessenlage und zuvor dargestellten Konfliktlinien bewertet. Dabei werden zugleich weiterführende Überlegungen besonders im Hinblick auf eine langfristige Entwicklung des Konfliktpotentials angeführt und auf das Seerechtsübereinkommen als rechtliches Regelwerk zurückgegriffen. Dabei wird festgestellt, dass das größte Konfliktpotential grundlegend von militärischen Aufrüstungsprojekten zur Abschreckung und Operationsfähigkeit zur Abwehr potentieller Angriffe über die Arktis und die Übertragung von politischen Auseinandersetzungen außerhalb der Arktis ausgeht. Diese sog. Spillover-Effekte sind von großer Relevanz für die Einschätzung des Konfliktpotentials, welches nicht allein von geopolitischen Veränderungen, sondern ebenso von gesamtpolitischen Entwicklungen beeinflusst wird.

Abschließend sollen die in der Forschungsliteratur diskutierten Lösungsmöglichkeiten in den Blick genommen werden. Hierbei stehen vor allem das erwähnte Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen als rechtliches Instrument und der Arktische Rat (AR), ein multilaterales Forum für arktische Angelegenheiten, als kooperationsfördernde Instanz im Vordergrund.

Insgesamt wird anhand der durchgeführten Konfliktanalyse deutlich, dass es sich bei der Bewertung des arktischen Konfliktpotentials um eine komplexe Thematik handelt, die sich in erster Linie durch ihren spekulativen Charakter auszeichnet.

Die folgende Ausarbeitung beruht grundsätzlich auf deutsch- und englischsprachiger Literatur, die seit dem Jahr 2007 veröffentlicht wurde. Bei der durchführten Analyse des internationalen Konfliktpotentials wurde insbesondere die Monographie des Politik- und Rechtswissenschaftlers Gerd Braune (2016), der sich intensiv mit den geopolitischen Folgewirkungen des Klimawandels und den resultierenden Konfliktlinien in der Arktis auseinandersetzt, als Grundlage

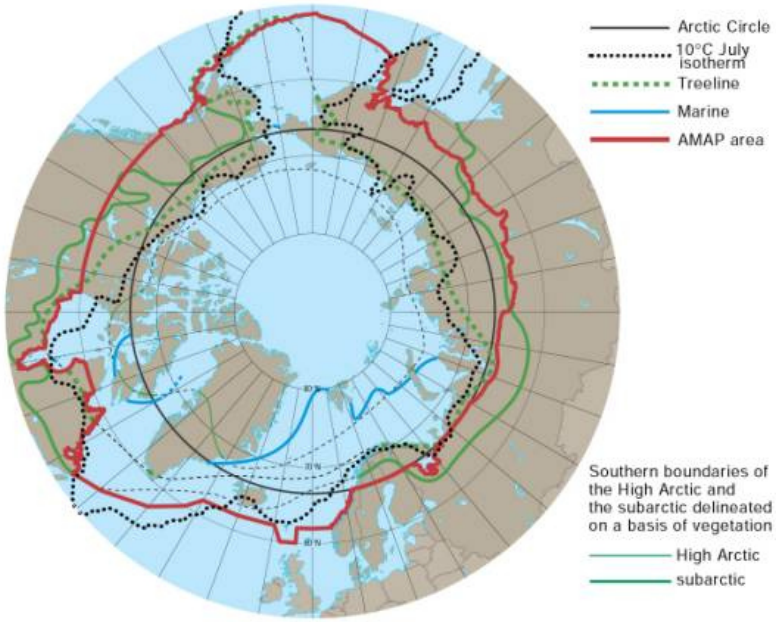
herangezogen. Einen guten Überblick über die bestehenden Dispute zwischen den Arktisstaaten vermittelt zudem die Ausarbeitung „International Law and the Arctic“ von Michael Byers, der Inhaber des kanadischen Forschungsstuhls für globale Politik und internationales Recht an der Universität von British Columbia in Vancouver ist. Die Neueinschätzung wirtschaftlicher Konfliktmotive basiert im Wesentlichen auf der vielzitierten Studie des U.S. Geological Survey (2008) über vermutete Erdöl- und Erdgaslagerstätten und den Arbeiten von Dr. Harald Elsner, Geologe an der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, über das mineralische Rohstoffpotential der Arktis. In den Sammelbandaufsätzen von Kathrin Keil (2015), Marco Langer et al. (2011) und Albert Buixadé Farré (2014) sowie der Dissertation über die Nordostpassage von Patrick Leypoldt (2009) wurde zudem die geopolitische Bedeutung der polaren Seewege umfassend analysiert. Die Untersuchung der nationalen Interessenlage stützt sich auf offizielle Regierungsdokumente und Strategiepapiere der acht Arktisstaaten zu ihrer Arktispolitik. Dabei fällt auf, dass die Dokumente schwerpunktmäßig nach der russischen Flaggenaktion im Jahr 2007 publiziert oder überarbeitete Fassungen herausgegeben wurden. Kapitel 4 stützt sich besonders auf die genannten Werke von Braune (2016) und Byers (2013) sowie das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982, das den rechtlichen Rahmen für die Arktis festlegt und somit von besonderer Bedeutung für die Bewertung Konfliktpotentials ist.

2. Geografische Lage der Arktis und aus der globalen Erwärmung resultierende geopolitische Merkmale

2.1. Geografische Abgrenzung des arktischen Raumes

Die Arktis ist nicht nur das einzige Verbreitungsgebiet des Eisbären, sie verdankt ihren Namen auch dem griechischen Wort „arktos“ („Bär“): Die Arktis ist das Land unter dem Sternbild des Großen Bären und nahezu senkrecht über dem geografischen Nordpol befindet sich der Polarstern, der zum Sternbild des Kleinen Bären gehört (vgl. Umweltbundesamt 2015). Grundlegend besteht die Arktis aus dem zentral gelegenen Nordpolarmeer – auch Arktischer Ozean genannt – und den zirkumarktischen Rändern der Kontinente Nordamerika (Alaska und Kanada), Europa (Skandinavien) und Asien (Russland). Es existiert keine allgemein verbindliche Definition zur geografischen Abgrenzung von den südlichen Regionen, sodass verschiedene Ansätze zur Bestimmung der Grenzen herangezogen werden, wie die unterhalb angeführte Grafik des Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP)[1] veranschaulicht:

Abb. 2: Die verschiedenen Ansätze zur Eingrenzung der Arktis



Quelle: AMAP 1998

Aus geophysikalischer Perspektive ist die Arktis das Gebiet nördlich des Polarkreises, der derzeit bei etwa 66°33‘ nördlicher Breite liegt, und erstreckt sich somit über eine Fläche von rund

[1] Das im Jahr 1991 gegründete Arctic Monitoring and Assessment Programme ist eine Arbeitsgruppe des Arktischen Rates, die schwerpunktmäßig die Entwicklung der Arktis in Bezug auf Umweltverschmutzung und Klimawandel überwacht und bewertet.

21 Mio. km². Der Nordpolarkreis zeichnet sich dadurch aus, dass die Sonne am Tag der Sommersonnenwende (21. Juni) nicht untergeht und am Tag der Wintersonnenwende (21. Dezember) nicht am Horizont erscheint. Diese Phänomene sind durch die Neigung der Erdachsen bestimmt, die derzeit ca. 23,5° gegenüber der Erdumlaufbahn beträgt (vgl. Schönwiese 2008: 112). Aufgrund der Präzession der Erdachse verändert sich der Breitengrad des Polarkreises in 41.000 Jahren zwischen 65°42‘ und 68°05‘ N und wandert somit täglich um zwei Zentimeter (vgl. Venzke 2014: 11). Der Polarkreis verläuft standardmäßigen Beschreibungen zufolge durch das Territorium von insgesamt acht Staaten, die deshalb auch als Arktische Acht bezeichnet werden: Die Vereinigten Staaten von Amerika (USA), Kanada, Russland, Dänemark (aufgrund der völkerrechtlichen Souveränität über Grönland), Norwegen, Finnland, Schweden und Island (vgl. Bartsch 2015: 84). Diese acht Länder sind auch die Mitgliedsstaaten des Arktischen Rates, einem im Jahr 1996 gegründeten Forum der multilateralen Zusammenarbeit zum Schutz der arktischen Umwelt und Förderung einer nachhaltigen Entwicklung. Aufgrund ihrer geografischen Lage besitzen Finnland und Schweden allerdings keinen unmittelbaren Zugang zum Arktischen Ozean, während Island faktisch knapp unterhalb des Polarkreises liegt. Im geografisch engeren Sinne wird daher von den Arktischen Fünf gesprochen.

Zwar gelingt entlang des 66. Breitengrades eine vergleichsweise exakte Abgrenzung, diese weicht jedoch von den naturräumlichen Besonderheiten der Region ab und bietet angesichts der klimatischen Veränderungen nicht die notwendige Flexibilität. Deshalb werden die Grenzen oftmals anhand der sog. Juli-Isotherme definiert, nördlich derer die monatliche Durchschnittstemperatur im wärmsten Monat des Jahres unter zehn Grad liegt (vgl. Braune 2016: 11). Das führt zu einer unregelmäßig geformten Grenzlinie, die einige Gebiete nördlich des Polarkreises ausschließt (z. B. Finnland und Schweden), andere Regionen südlich des Polarkreises jedoch einbezieht (z. B. Island und die Aleutian-Inseln Alaskas) (vgl. O’Rourke 2017: 3). Aus ökologischer Sichtweise bezeichnet man das Gebiet nördlich der Baumgrenze als arktisch, in dem selbst unter günstigen Bedingungen keine hochwachsenden Pflanzen existieren, sondern die Tundra vorherrscht. Diese Grenzziehung stimmt weitestgehend mit der Juli-Isotherme überein, in einigen Gebieten liegt die Baumgrenze jedoch 100 bis 200 km weiter südlich und schließt so westliche Teile Alaskas mit ein (vgl. AMAP 1998: 9).

Der Arktische Ozean lässt sich zudem anhand von Meeresströmungen und der Konvergenz von kühlen, weniger salzigen Gewässern aus dem Nordpolarmeer und wärmeren, salzigeren Gewässern aus dem Nordatlantik und –pazifik definieren (vgl. AMAP 1998; Johnstone 2015: 8). Die wärmende Wirkung des nordatlantischen Stroms lenkt die Grenze bspw. 80° N westlich von Spitzbergen (vgl. AMAP 1998).

Die angeführten Kriterien sind jedoch nicht ausreichend, um alle geografischen Gebiete mit polarspezifischen Charakteristika gleichermaßen in den arktischen Raum einzubeziehen und die

Unterschiede der flächenbezogenen Ausdehnung sind teilweise beachtlich. Welche der konkurrierenden Abgrenzungen herangezogen wird, ist von der Perspektive der jeweiligen wissenschaftlichen Disziplin abhängig. In der politikwissenschaftlichen Forschung ist allerdings eine interdisziplinäre Definition des Untersuchungsgegenstands notwendig. Das AMAP versucht diese Problematik zu lösen, indem es Leitlinien zur Bestimmung eines geografischen Kerngebiets bietet, die von allen Wissenschaftsbereichen gleichermaßen genutzt werden können (vgl. Østreng et al. 2013: 4). Die AMAP-Definition enthält zwei Modifikationen: Erstens werden u. a. die maritimen Gebiete nördlich der Aleutian-Inseln sowie die Färöer-Inseln und südlichen Regionen Alaskas als integrale Bestandteile der Arktis definiert (vgl. ebd.). Zweitens dürfen die Arktisstaaten ihre südlichen Grenzen zwischen dem Polarkreis und 60° nördlicher Breite eigenständig festlegen (vgl. ebd.). Dadurch werden bspw. die wärmeren Gewässer der norwegischen See der Arktis zugerechnet, obwohl diese nicht den polaren Naturbedingungen entsprechen.
Da manche Staaten nicht nach allen definitorischen Ansätzen dem arktischen Raum angehören, könnte sich mit den klimatischen Veränderungen womöglich die Governance in der Region verändern. Dieser Aspekt wird bislang nicht in der Diskussion um die politische Entwicklung einbezogen, obwohl sich langfristig die Zusammenarbeit in der Region und die Zusammensetzung von Institutionen wie dem Arktischen Rat auf die fünf Anrainerstaaten beschränken könnten.

2.2. Naturräumliche Auswirkungen des Klimawandels auf die Arktis

Ein einleitender Blick auf die grundsätzliche Funktionsweise des Erdklimasystems und die möglichen Ursachen der gegenwärtigen globalen Erwärmung sollen zum Verständnis der klimatischen Veränderungen in der Arktis beitragen. Der Begriff Klima beschreibt zunächst die Gesamtheit der Wettererscheinungen in einem bestimmten geografischen Gebiet über einen festgelegten Zeitraum – dieser umfasst gewöhnlich 30 Jahre (vgl. Plöger 2012: 20). Damit ist Klima nichts anderes als das gemittelte Wetter an einem bestimmten Ort (vgl. ebd.). Die Bildung eines globalen Erdklimas ist ein vergleichsweise neues und rein statistisches Verfahren, das die Wettererscheinungen über die verschiedenen Klimazonen der Erde mittelt (vgl. ebd.: 21). Die Analyse des Erdklimas lässt derzeit einen Trend erkennen: den Anstieg der Globaltemperatur.

Eine wesentliche Ursache für die globale Erwärmung ist der sogenannte Treibhauseffekt. Die Atmosphäre umgibt die Erde als gasförmige Hülle und ist für die kurzweilige Sonneneinstrahlung überwiegend durchlässig. Etwa die Hälfte[2] der einfallenden Sonnenstrahlen erreicht die Erdoberfläche, von denen ca. fünf Prozent direkt zurück in den Weltraum reflektiert werden,

[2] Der Rest der solar eingestrahlten Energie wird bereits von der Atmosphäre reflektiert und absorbiert.

ohne Einfluss auf das Klimasystem zu nehmen, d. h. die reflektierte Strahlung steht für die Erwärmung der Erde nicht mehr zur Verfügung (vgl. Schönwiese 2008: 118). Dieses Rückstrahlvermögen wird als Albedo bezeichnet und unterscheidet sich je nach Helligkeit der Oberfläche, sodass diese auf der Erde nicht überall gleich ist. Während der Ozean lediglich sechs Prozent der ankommenden Sonnenstrahlen zurückgestrahlt, kann eine schneebedeckte Eisfläche bis zu 90 Prozent ins All reflektieren und funktioniert dadurch nahezu wie ein Spiegel (vgl. NSDIC; Braune 2016: 21). Die verbleibende Sonnenstrahlung von ca. 45 Prozent wird von der Erdoberfläche absorbiert und in Wärme umgewandelt (vgl. Schönwiese 2008: 118). Diese Wärme strahlt der Erdboden seinerseits in Form von langwelligen Wärmestrahlen wieder ab, die größtenteils von Bestandteilen der Atmosphäre (Treibhausgase, Wolken, Aerosole[3]) absorbiert und zurück in Richtung Erdoberfläche ausgestrahlt werden. Zu den wichtigsten Treibhausgasen, die an der Gesamtmasse der Atmosphäre weniger als ein Prozent ausmachen und deswegen als Spurengase bezeichnet werden, gehören Wasserdampf und Kohlenstoffdioxid (CO_2), beteiligt sind aber auch Methan, Distickstoffoxid bzw. Lachgas und Ozon (vgl. Plöger 2012: 41). Dieser Prozess hat einen zusätzlichen wärmenden Effekt auf den Erdboden und die unteren Luftschichten – die Temperatur steigt. Aufgrund dieses natürlichen Treibhauseffekts beträgt die durchschnittliche Oberflächentemperatur auf der Erde +15°C, ohne ihn läge sie hingegen bei kalten -18°C. Dabei gilt: Je höher die Konzentration an Treibhausgasen in der Atmosphäre, desto größer ist die Rückstrahlung in Richtung Erdoberfläche und desto stärker erhöht sich die globale Mitteltemperatur auf unserem Planeten.

Die durchschnittliche Temperatur der Erdoberfläche ist in den vergangenen hundert Jahren um 0,74°C gestiegen, dabei fand der stärkste Anstieg in den letzten 25 Jahren mit 0,19°C pro Jahrzehnt statt (vgl. Hüging 2013). Das Klima hat sich im Verlauf der 4,6 Mrd. Jahre Erdgeschichte oft verändert, allerdings nicht mit der gegenwärtig zu beobachtenden Geschwindigkeit. Seit dem Ende der letzten Eiszeit vor 15.000 Jahren erwärmte sich die Erde über einen Zeitraum von rund 5.000 Jahren um fünf Grad. Ein Temperaturanstieg von 0,74°C in rund hundert Jahren stellt somit eine vergleichsweise schnelle klimatische Veränderung dar (vgl. ebd.). Das Klima unterliegt natürlichen Schwankungen durch Veränderungen der einfallenden Sonnenstrahlung (u. a. durch Änderungen im Abstand zwischen Sonne und Erde), der Beschaffenheit der Erdoberfläche (z. B. durch Kontinentaldrift) oder der Treibhausgaskonzentration, welche auch durch Vulkanausbrücke verursacht wird (vgl. ebd.). Seit Beginn der Industrialisierung hat sich die CO_2-Konzentration jedoch auf über 380 ppm erhöht und übersteigt damit deutlich die vorindustriellen Werte von ca. 280 ppm (vgl. Schönwiese 2008: 343). Die Klimaforschung ist inzwischen zu dem Konsens gekommen, dass dieser Anstieg durch menschliche Aktivitäten verursacht sein muss. Der Mensch hat demzufolge den natürlichen Treibhauseffekt durch den Eintrag zusätzli-

[3] Unter Aerosolen versteht man kleine anorganische (Staub, Ruß, Salzkristalle) und organische (Pflanzenpollen) Schwebpartikel in der Erdatmosphäre.

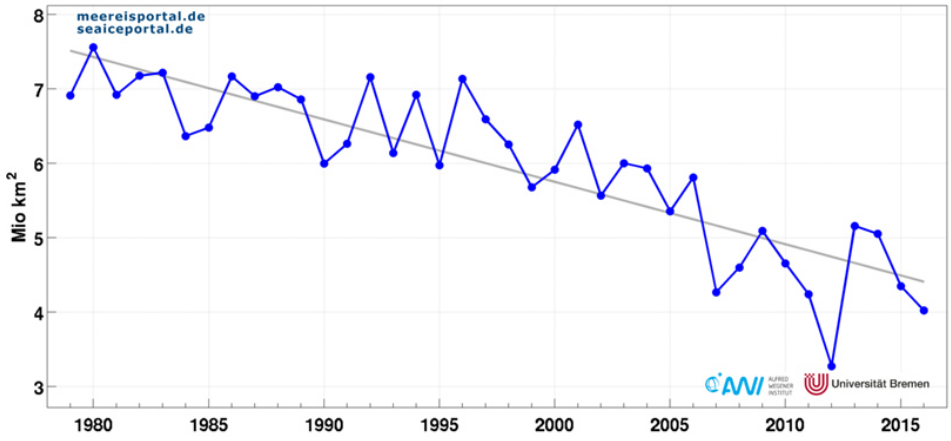
cher Spurengase verstärkt (vgl. Plöger 2012: 43). Das Intergovernemtal Panel on Climate Change (IPCC) kommt im fünften Sachstandsbericht aus dem Jahr 2014 zu der Annahme, dass rund 50 Prozent der globalen Erwärmung dem anthropogenen Treibhauseffekt zuzuschreiben sind (vgl. IPCC 2014: 5). CO_2 ist zu etwa zwei Dritteln für den Temperaturanstieg verantwortlich und entsteht insbesondere bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Kohle, Erdöl und Erdgas, sowie bei der Abholzung von Wäldern und Holzverbrennung (vgl. Plöger 2012: 43; Beuermann/ Hüging 2014). So beziffert das IPCC, dass die anthropogen verursachten CO_2-Emissionen zu 74 Prozent auf die fossile Energienutzung und 23 Prozent auf die Abholzung von Wäldern zurückzuführen sind (vgl. Schönwiese 2008: 347). Methan trägt insgesamt etwa ein Fünftel bei und wird vor allem beim Reisanbau, der Müllverbrennung und Massentierhaltung freigesetzt (vgl. Buck 2007).

Es gibt allerdings auch kritische Stimmen, die diese These nicht teilen, da sich die Existenz des anthropogenen Treibhauseffektes anhand mathematischer Berechnungen oder experimentellen Untersuchungen nicht eindeutig nachweisen ließe. Ungeachtet dieser Debatte um die tatsächlichen Ursachen des Klimawandels, manifestieren sich die Folgen der globalen Erwärmung in sichtbarer, regional unterschiedlicher Intensität– insbesondere im arktischen Raum. Die Temperatur erhöht sich dort etwa doppelt so schnell wie in der restlichen Welt – nicht umsonst wird die Arktis als Frühwarnsystem des Klimawandels bezeichnet. Die Arktis hat sich im 20. Jh. um etwa zwei Grad erwärmt, örtlich ist die Temperatur sogar um bis zu fünf Grad gestiegen. Modellberechnungen zufolge ist mit einem Anstieg der Globaltemperatur von drei bis vier Grad bis zum Ende des 21. Jh. zu rechnen, die Arktis würde sich entsprechend um bis zu acht Grad erwärmen (vgl. Braune 2016: 21). Dieser Temperaturanstieg ist u. a. auf positive Rückkopplungen zurückzuführen, unter denen sich selbstverstärkende Prozesse zu verstehen sind. Durch das hohe Rückstrahlvermögen der arktischen Eisfläche, insbesondere bei ihrer maximalen Ausdehnung im Frühjahr, werden die kalten Temperaturen in der Arktis aufrechterhalten und die sommerliche Eisschmelze verzögert (vgl. NSIDC). Durch die globale Erwärmung verringert sich jedoch die Ausdehnung des arktischen Meereises, wodurch vermehrt dunkle Oberflächen entstehen, die einen größeren Teil der ankommenden Sonnenstrahlen absorbieren und dadurch die regionale Erwärmung verstärken. Dies begünstigt wiederum die Eisschmelze und die Albedo der Arktis nimmt weiter ab. Inwieweit durch die sinkende Albedo zukünftig ein Kipppunkt erreicht werden könnte, ab dem die Meereisbedeckung irreversibel abschmilzt, ist umstritten.

Die Meereisbedeckung im arktischen Winter nimmt zunehmend ab. Im Jahr 2015 wurde mit 14,54 Mio. km² ein neuer Negativ-Rekord verzeichnet, in den 1970er und 1980er Jahren betrug die Ausdehnung des Meereises hingegen noch ca. 16 Mio. km² (vgl. Braune 2016: 23). Am gravierendsten zeigen sich die Folgen des Klimawandels jedoch im Sommer. Der Rückgang des arktischen Sommereises beträgt inzwischen bis zu 50 Prozent gegenüber den Werten vor 35

Jahren (vgl. Braune 2016: 24). In der gemeinsamen Pressemitteilung des Zentrums für Erdsystemforschung und Nachhaltigkeit der Universität Hamburg und dem Alfred-Wegener-Institut für Meeres- und Polarforschung (AWI) wurde Bilanz für die Sommerschmelzperiode des Jahres 2016 gezogen: Die Eisfläche schmolz im September auf eine Größe von knapp 4,1 Mio. km² und erreichte damit die zweitniedrigste Ausdehnung seit Beginn der Satellitenaufzeichnungen im Jahr 1979 durch das NSIDC (vgl. AWI 2016). Weniger Meereis wurde nur im Negativ-Rekord-Jahr 2012 mit 3,4 Mio. km² gemessen, wie die angeführte Grafik über die Meereisausdehnung jeweils im September von 1979 bis 2016 verdeutlicht:

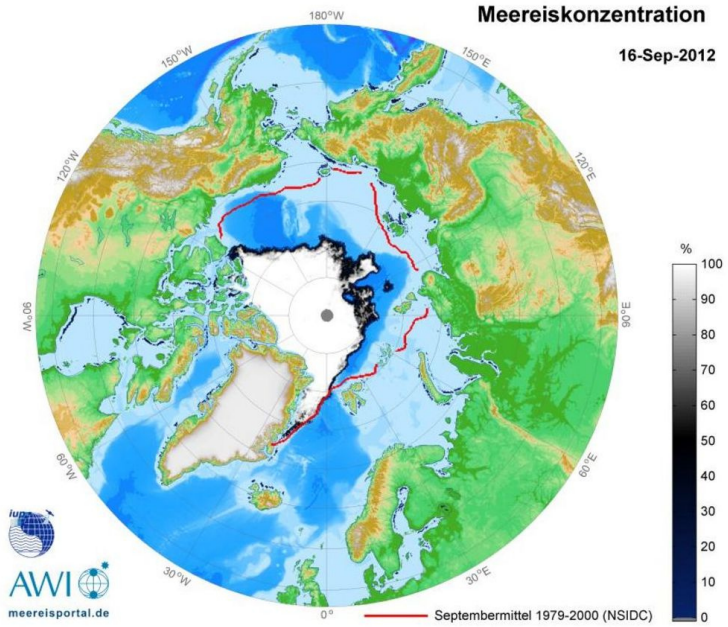
Abb. 3: September-Minima der Meereisausdehnung in der Arktis von 1979-2016



Quelle: Meereisportal 2016

Zur besseren Veranschaulichung soll mit der nachfolgenden Karte die geografischen Veränderungen der Arktis durch die Eisschmelze verdeutlicht werden:

Abb. 4: Meereisausdehnung im September des Negativ-Rekord-Jahres 2012



Quelle: Meereisportal 2012

Nach Einschätzung des IPCC ist es wahrscheinlich, dass der Arktische Ozean bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts in den Sommermonaten weitgehend eisfrei sein wird, d. h. in fünf aufeinanderfolgende Jahren eine Meereisbedeckung von unter einer Millionen Quadratkilometer aufweist (vgl. IPCC 2014: 59). Mit den fortschreitenden klimatischen Veränderungen gewinnt die Arktis wieder an geopolitischer Bedeutung, so ergeben sich einerseits potentielle Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Erschließung durch die Ausbeutung vermeintlich großer Erdöl- und Erdgasvorkommen, lukrative Fischfanggebiete und die Nutzung polarer Schifffahrtsrouten als kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika. Andererseits entstehen durch die maritime Erreichbarkeit der Region neue sicherheitspolitische Herausforderungen. In den nachfolgenden Kapiteln sollen die wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive neu eingeschätzt und damit die Grundlage zur Bewertung des internationalen Konfliktpotentials gelegt werden.

Zuvor sei jedoch auf zwei weitere klimatische Folgewirkungen verwiesen: Die grönländischen Gletscher verlieren derzeit zwischen 100 und 150 Mio. Kubikmeter an Eis pro Jahr (vgl. Plöger 2012: 125). Ursächlich dafür sind u. a. die steigende Fließgeschwindigkeit und das Abbrechen größerer Eismassen von im Meer endenden Gletschern, das sog. Kalben (vgl. Braune 2016: 33).). Nach Schätzungen des IPCC haben die Gletscher und Eisschilde Grönlands zwischen 1993 und 2010 ca. 0,43 mm pro Jahr zum Anstieg des Meeresspiegels beigetragen, da sie sich aus Schnee und Regenwasser bilden und nicht aus gefrorenem Meerwasser bestehen. Insgesamt verzeichnet das IPCC einen jährlichen Meeresspiegelanstieg von drei Millimeter, der sich in den

kommenden Jahrzehnten weiter verstärken könnte (vgl. IPCC 2014: 1151). Das Volumen des grönländischen Eises wird auf 3,1 Mio. geschätzt und könnte den Meeresspiegel bei vollständigem Abschmelzen um sieben Meter anheben (vgl. Lozán 2014: 266). Eine weitere Folge des Klimawandels ist das Auftauen der Permafrostböden, in denen zwischen 1300 und 1600 Mrd. Tonnen Kohlenstoff in Form von Pflanzen- und Tierresten gespeichert sein könnten (vgl. Braune 2016: 36). „Taut der Untergrund aus Erde und Eis auf, bauen Bakterien und Mikroorganismen Tier- und Pflanzenreste ab und wandeln organisch gebundene Kohlenstoff in die Treibhausgase Kohlendioxid oder Methan um, die wiederum die Erderwärmung und damit ein weiteres Abtauen des Permafrostbodens befördern – die sog. Permafrost-Rückkopplung“ (ebd.).

2.3. Neueinschätzung der wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive

2.3.1. Erdöl- und Erdgasvorkommen

Der medialen Berichterstattung zufolge bahnt sich in der Arktis ein „neuer Kalter Krieg“ an, welcher in erster Linie aus dem Interesse an vermeintlich großen Erdöl- und Erdgasvorkommen resultiere[4]. Doch besitzt die Arktis tatsächlich das Potential zukünftig zu einer neuen Förderregion zur Gewährleistung nationaler und internationaler Energiesicherheit zu werden und könnten bestehende Kontroversen um die maritime Grenzziehung infolgedessen eskalieren? Das folgende Kapitel soll einen Überblick über die vermuteten Öl- und Gasressourcen geben und damit die Grundlage der in Kapitel 4 folgenden Konfliktanalyse bilden.

Zunächst ist es sinnvoll einige Grundbegriffe zu definieren, die zum Verständnis der Einschätzungen des arktischen Rohstoffpotentials beitragen. Grundsätzlich werden Bodenschätze in Reserven und Ressourcen unterteilt. Damit Erdöl- oder Erdgasvorkommen als Reserve eingestuft werden, muss das Vorkommen (1) durch Bohrungen nachgewiesen und mit großer Genauigkeit erfasst worden, (2) mit heutiger Technik förderbar und (3) zu heutigen Rohstoffpreisen wirtschaftlich sein (vgl. Reller/ Holdinghausen 2014: 22; Braune 2016: 149). Als Ressourcen bezeichnet man hingegen (1) geologisch nachgewiesene, aber derzeit technisch und/ oder wirtschaftlich nicht erschließbare Rohstoffe sowie (2) unentdeckte Vorkommen, die aufgrund geologischer Charakteristika zu erwarten sind und künftig gewinnbar sein könnten (vgl. ebd.). Des Weiteren unterscheidet man zwischen konventionellen und unkonventionellen Rohstoffen. Konventionelles Erdöl beispielsweise wird über ein Bohrloch gefördert und kann zumeist ohne weitere Verarbeitung transportiert werden, wodurch die Exploration vergleichsweise günstig ist

[4] Siehe dazu beispielhaft Windisch 2007, Smirnova 2013 und Schümer 2015.

(vgl. Braune 2016: 230). Die Förderung von unkonventionellem Erdöl, z. B. aus Ölschiefer oder Ölsand gewonnen, erfordert deutlich aufwendigere und kostspieligere Abbau- und Verarbeitungsmethoden (vgl. ebd.). Unter nicht konventionellen Vorkommen sind allerdings auch schwer erreichbare Lagerstätten etwa in der Tiefsee oder Arktis zu verstehen (vgl. Reller/ Holdinghausen 2014: 22).

In der Diskussion um das Rohstoffpotential wird standardmäßig auf eine Studie des United States Geological Survey[5] (USGS) aus dem Jahr 2008 verwiesen, die das Auftreten von Erdöl- und Erdgasvorkommen in 33 geologischen „Provinzen" nördlich des Polarkreises schätzte (vgl. USGS 2008: 1). Insgesamt 25 Provinzen besitzen laut USGS die zehnprozentige Chance mindestens eine signifikante Öl- oder Gasansammlung zu haben. In den restlichen acht Provinzen stufte der USGS die Wahrscheinlichkeit unter zehn Prozent ein, sodass diese nicht in die Bewertung einbezogen wurden (vgl. ebd.). Diese sog. CARA-Studie („Circum Arctic Resource Appraisal") umfasst nach eigenen Angaben „only those resources believed to be recoverable using existing technology, but with the important assumptions for offshore areas that the resources would be recoverable even in the presence of permanent sea ice and oceanic water depth" (vgl. ebd.). Demzufolge berücksichtigt die Studie keine Vorkommen, deren Exploration durch die technische Weiterentwicklung zukünftig möglich sein könnte und setzt voraus, dass gegenwärtige Technologien den klimatischen Bedingungen der Polarregion gewachsen sind, was zunächst einmal infrage gestellt werden sollte. Die USGS-Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, dass etwa 90 Mrd. Barrel Erdöl, 1.669 Billionen Kubikfuß Erdgas (entspricht ca. 47 Billionen Kubikmeter) und 44. Mrd. Barrel Flüssiggas wie Ethan oder Propan in der Arktis lagern könnten (vgl. USGS 2008: 1; Braune 2016: 150). Insgesamt könnten damit rund 22 Prozent der weltweit noch unentdeckten, technisch förderbaren Öl- und Gasvorkommen in der Arktis liegen. Prozentual beträgt der Anteil der einzelnen Rohstoffkategorien an den global unentdeckten Vorkommen zufolge des USGS etwa 13 Prozent beim Erdöl, rund 30 Prozent beim Erdgas und ca. 20 Prozent beim Flüssiggas (vgl. ebd.). Der vermeintliche Rohstoffreichtum basiert demnach hauptsächlich auf Erdgasressourcen.
Bereits im Jahr 2000 hatte der U.S. Geological Survey eine vorläufige Schätzung vorgenommen, derer zufolge ca. 23,9 Prozent der weltweit unentdeckten Ölressourcen und 27,6 Prozent der Gasressourcen in der Arktis vermutet werden (vgl. Braune 2008). Vergleicht man diese Einschätzung mit den aktualisierten Ergebnissen der 2008 veröffentlichten Studie, so ist schnell erkennbar, dass die Ölprognosen deutlich voneinander abweichen und die Zahl aus dem Jahr 2000 fast doppelt so hoch liegt. Dolata und Mildner weisen in ihrer Ausarbeitung darauf hin, dass eine Mitarbeiterin des USGS 2007 zugab, dass in die Berechnung auch Gebiete südlich der

[5] Der im März 1879 gegründete U.S. Geological Survey ist eine wissenschaftliche Rohstoffbehörde des Innenministeriums der Vereinigten Staaten.

Arktis in die Bewertung einbezogen wurden und das Ergebnis dadurch verzerrt sei (vgl. Dolata/ Mildner 2013: 137). Dies könnte ein Grund sein, warum die 2000er Schätzung kaum in die wissenschaftliche Diskussion eingebracht wird. Zudem ist die Arktis erst seit der russischen Flaggenaktion im August 2007 verstärkt in den Fokus der Forschung gerückt, sodass in relativ kurzem Zeitabstand auf die neuen Schätzungen des USGS zurückgegriffen werden konnte.

Etwa 16 Prozent der erwarteten Rohstoffe liegen onshore, also an Land. Die restlichen 84 Prozent werden hingegen offshore, also im Meer vermutet und befinden sich nach Angaben des USGS mit großer Wahrscheinlichkeit innerhalb der vom SRÜ gewährten Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)[6], in welcher ein Küstenstaat über souveräne Rechte zur wirtschaftlichen Erschließung der lebenden und nicht lebenden Ressourcen verfügt, und oftmals sogar in Küstennähe (vgl. USGS 2008: 2). Allerdings wird innerhalb der Studie angemerkt, dass der ausgedehnte Festlandsockel die größten unerforschten Erdöllagerstätten der Erde beherbergen könnte (vgl. ebd.: 1). Die Lage der vermuteten Vorkommen ist von wesentlicher Bedeutung für die Einschätzung des Konfliktpotentials, da auf Grundlage des SRÜ bereits festgelegte Meereszonen mit exklusiven Rechten für die Anrainerstaaten existieren. Dieser Aspekt wird in Kapitel 4.2.1. eingehender dargelegt. Der Arktischen Ozean ist mit durchschnittlich 1.200 Metern Tiefe der flachste Ozean der Welt, etwa die Hälfte des Nordpolarmeers liegt über einem Kontinentalschelf, eine Verlängerung des Kontinentalrandes, die in der Arktis meist weniger als 500 Meter tief sind (vgl. Braune 2016: 150). Auf einem Kontinentalschelf gelegene Ressourcen wären technisch leichter zu fördern, als tiefer gelegene Lagerstätten.

Betrachtet man die Verteilung der Öl- und Gasvorkommen anhand der von dem USGS erstellten tabellarischen Darstellung der Daten, so lässt sich feststellen, dass etwas mehr als die Hälfte der Öl- und sogar rund 70 Prozent der Gasressourcen in lediglich drei der 25 geologischen Provinzen liegen: für Öl sind dies Alaska (37 Prozent), das amerikanisch-asiatische Becken (10,8 Prozent) und das ostgrönländische Becken (9,8 Prozent), für Gas sind es das Westsibirische Becken (39 Prozent), das östliche Barents-Becken (19 Prozent) und Alaska (13,2 Prozent). Eine noch deutlichere Begrenzung ergibt sich bei den natürlichen Gasflüssigkeiten, die ca. 78 Prozent in drei Gebieten liegen: im Westsibirischen Becken (46 Prozent), im ostgrönländischen Becken (18 Prozent) und in Alaska (13 Prozent).

[6] Die Meereszonen nach dem SRÜ ergeben sich aus Abb. 1 im Anhang und werden daher nicht eingehender dargestellt.

Abb. 5: Schätzungen des USGS über Erdöl- und Erdgasvorkommen 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	317,557.97	1,422.28	61,755.10
EGR	East Greenland Rift Basins	8,902.13	86,180.06	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	8,596.36	191.20	2,475.04
LA	Lena-Anabar Basin	1,912.89	2,106.75	56.41	2,320.43
NCWF	North Chukchi-Wrangel Foreland Basin	85.99	6,065.76	106.57	1,203.52
VLK	Vilkitskii Basin	98.03	5,741.87	101.63	1,156.63
NWLS	Northwest Laptev Sea Shelf	172.24	4,488.12	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	412,157.09

Quelle: USGS 2008

Die Schätzungen des USGS sind vergleichsweise präzise, wie anhand der oberhalb angeführten Tabelle zu erkennen ist. Allerdings ist zu beachten, dass die Daten auf geologischen Analysen und Wahrscheinlichkeitsberechnungen beruhen, bei denen die Wissenschaftler die geologischen Gegebenheiten nördlich des Polarkreises mit bekannten Formationen verglichen, aus denen bereits Öl und Gas gefördert wird (vgl. Braune 2016: 151). Hierin liegt eine wesentliche Problematik der Studie, denn die Daten weisen wegen der Methodik hohe Unsicherheiten auf und müssten durch Probebohrungen verifiziert werden. Es handelt sich um nicht nachgewiesene Ressourcen, die zwar als technisch förderbar eingeschätzt werden, für deren tatsächliche Existenz es bislang größtenteils allerdings keine Beweise gibt. Des Weiteren wurden sowohl die geologischen Informationen, als auch die Berechnungen nicht offengelegt, sodass nicht nachzuvollziehen ist, wie die jeweiligen Zahlen zustande gekommen sind. Es kann demnach keine Aussage über die Verlässlichkeit der gewählten Untersuchungsmethode und folglich der Daten getroffen werden.

Ein weiteres Problem stellt die nicht eindeutige Abgrenzung von den südlichen Regionen dar. In der vielzitierten Studie des U.S. Geological Survey orientierten sich die Wissenschaftler am Breitengrad des nördlichen Polarkreises. Wie in Kapitel 2.1. ersichtlich wurde, berücksichtigen insbesondere naturräumliche Definitionen jedoch über diese Grenzen hinaus liegende Gebiete, sodass möglicherweise nicht alle Rohstoffvorkommen erfasst wurden, die theoretisch als „arktisch" bezeichnet werden könnten. In der Diskussion um das arktische Ressourcenpotential ist dieser Aspekt durchaus bedenkenswert, für die Analyse des Konfliktpotentials spielen diese Ressourcen aufgrund ihrer Lage in unstrittigen Gebieten keine Rolle.

Gerd Braune weist zudem darauf hin, dass die Internationale Energieagentur (IEA) die weltweit unentdeckten, förderbaren Ölressourcen mit 2,7 Billionen Barrel angibt (vgl. Braune 2016: 151) – demzufolge würden die vom USGS vermuteten Erdölvorkommen in Relation gesetzt lediglich drei Prozent ausmachen und nicht 13 Prozent. In der Energiestudie 2014 der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR) wird die globale Vorratssituation zwischen konventionellen und unkonventionellen Energierohstoffen unterteilt. Der USGS schließt nichtkonventionelle Ressourcen wie Ölschiefer ausdrücklich von seiner Studie aus (vgl. USGS 2008: 1). Auf Grundlage der einleitenden Definition wurde die Arktis somit nicht als schwer erreichbare Lagerstätte deklariert. Die BGR schätzt die weltweiten konventionellen und unkonventionellen Erdölvorkommen auf 161 Gigatonnen (Gt) und 274 Gt, die konventionellen und unkonventionellen Erdgasressourcen auf 318 Billionen m³ (ca. 11230 Kubikfuß) und 528 Billionen m³ (ca. 18646 Billionen Kubikfuß) (BGR 2014: 15). Berechnet man nun den prozentualen Anteil der vermuteten Erdgasressourcen an den weltweiten Erdgasvorräten, so ergibt sich ein Wert von ca. 9 Prozent – die Relation wird vom USGS aber mit ca. 30 Prozent angegeben. Schwieriger gestaltet sich aufgrund der unterschiedlichen Maßeinheiten die Bestimmung der Relation zwischen den Angaben des USGS und der BGR für Erdöl, die an dieser Stelle nicht geleistet werden kann. Allerdings zeichnet sich auf Grundlage der angeführten Prozentzahlen bereits ab, dass der Anteil der arktischen Ressourcen an den weltweit erwarteten Vorkommen übertrieben zu sein scheint, was die Bedeutung der CARA-Studie deutlich relativeren würde. An dieser Stelle entsteht die Frage, wodurch diese möglichen Abweichungen entstehen. Aus der CARA-Studie selbst lassen sich keine Hinweise erkennen, da ebenfalls nicht transparent ist, welche Daten über die global vermuteten Vorkommen zur Bestimmung der Relation herangezogen wurden. Möglich wären hier Berechnungsfehler vonseiten des USGS oder auch der IEA und BGR sowie eine bewusste Übertreibung des Ressourcenpotentials. Insbesondere hinsichtlich des letztgenannten Aspekts handelt es sich jedoch um eine rein spekulative Überlegung, die sich auf den ersten Blick dadurch anzweifeln lässt, dass in der amerikanischen Arktis vergleichsweise geringe Vorkommen vermutet werden und höhere Einschätzungen mögliche Dispute über Grenzziehungen im Arktischen Ozean zu Sicherung von souveränen Rechten anheizen könnten. Jedoch vermit-

teln hohe Erwartungswerte auch eine gewisse Ressourcensicherheit, die möglicherweise in Anbetracht des viel diskutierten „Peak Oil“ von Bedeutung sein könnte. Eine abschließende Einschätzung lässt sich angesichts des spekulativen Charakters jedoch nicht treffen. Es bedürfte einer eingehenderen Analyse der global unentdeckten Vorkommen und eine Überprüfung bzw. Verifizierung der angegebenen Prozentzahlen des USGS, um genauere Schätzungen des Rohstoffpotentials im Vergleich zu den weltweiten Vorkommen zu erhalten. Es kann jedoch festgehalten werden, dass sich aus der CARA-Studie zunächst nur ein begrenztes politisches Motiv für einen Konflikt ableiten lässt.
Weiterhin problematisch ist der fehlende Bezug auf die Kosten der Exploration und Entwicklung der Energierohstoffe, die in vielen Gebieten aufgrund der geografischen Lage der Vorkommen teilweise erheblich sein könnten. Auch wenn sich die Arktis im Zuge des Klimawandels verändert, so ist sie in vielen Regionen noch von Meereis und harschen Witterungsbedingungen geprägt, die eine Förderung von Erdöl und Erdgas deutlich erschweren. Selbst wenn die Vorkommen, wie es nach Angaben des USGS verlautbart, mit heutigen technischen Mitteln erschließbar sind, könnte sich eine Exploration in den arktischen Gewässern wegen der gegenwärtigen Preislage und den hohen Kosten möglicherweise wirtschaftlich nicht lohnen. Dieser Aspekt wird in Kapitel 4.2.1. eingehender dargestellt und in die Beurteilung des Konfliktpotentials einbezogen.

Die angeführten Kritikpunkte sollte man auch im Hinblick auf andere Rohstoffeinschätzungen bedenken. Seit der CARA-Studie ist allerdings keine aktualisierte, explizite Bewertung der Erdöl- und Erdgasvorkommen mehr erschienen, die Daten des USGS aus dem Jahr 2008 dominieren nach wie vor die Debatte um das Explorationspotential. Neuere Schätzungen wurden lediglich in umfassende Berichte zur Arktisforschung eingebettet und sind zudem in ihrer Anzahl sehr überschaubar. Auch regionale Bewertungen halten sich trotz des vermeintlich großen Interesses der Anrainerstaaten in Grenzen. Allein anhand dieser Feststellung lässt sich ansatzweise anzweifeln, ob mögliche Anspruchserhebungen tatsächlich auf explorationsbezogenen Motiven basieren oder sich andere Interessen dahinter verbergen.
Das National Petroleum Council (NPC), eine Organisation zur Beratung des U.S.-Bundesregierung, schätzte in seiner im Jahr 2015 veröffentlichten Studie, dass in der Arktis schon mehr als 25 Mio. Barrel Erdöl und Flüssiggas sowie ca. 550 Billionen Kubikfuß Erdgas gefördert wurden (vgl. NPC 2015: 10; Braune 2016: 149). Zusätzlich beherberge die Arktis rund 38 Mrd. Barrel Rohöl und Flüssiggas sowie 920 Billionen Kubikfuß Erdgas als Reserven, zudem könnten weitere 25 Prozent der weltweit unentdeckten Ressourcen in der Arktis lagern (vgl. NPC 2015: 11). Die NPC-Studie ist auf Antrag des damaligen Generalsekretärs des U.S. Department of Energy, Ernest Moniz, entstanden. Die verantwortungsvolle Entwicklung der

arktischen Öl- und Gasressourcen zur Gewährleistung der amerikanischen Energiesicherheit ist ein Kernbestandteil der im Mai 2013 veröffentlichten nationalen Arktisstrategie, zudem übernahmen die Vereinigten Staaten im Jahr 2015 den zweijährigen Vorsitz des Arktischen Rates. Der NPC-Bericht sollte die Forschung des U.S. Department of Energy insbesondere bei der Entwicklung eines politischen Konzepts zur nachhaltigen Förderung arktischer Öl- und Gasvorkommen unterstützen und richtungsweisend für die thematische Gestaltung innerhalb des Arktischen Rates sein (vgl. ebd.: 1). Nach Schätzungen des NPC könnten ca. 74 Prozent der unentdeckten Vorkommen offshore liegen, allerdings in relative Nähe zu den Küsten der Anrainerstaaten, die restlichen 26 Prozent werden an Land vermutet. Betrachtet man die Verteilung der Ressourcen nach dem NPC, so ergibt sich, dass rund 67 Prozent der Erdgasvorkommen in Russland und lediglich ca. 16 Prozent in den USA vermutet werden. Das Ölpotential verteilt sich etwas gleichmäßiger auf die Anrainerstaaten, so könnten rund 34 Prozent in Russland und 32 Prozent in den USA liegen. Die Prozentzahlen des National Petroleum Council weichen zwar ein wenig von den Einschätzungen des U.S. Geological Survey ab, bestätigen grundlegend aber die Ergebnisse der CARA-Studie (vgl. Braune 2016: 150). Insgesamt ist diese Studie nicht so detailliert wie die CARA-Studie, da sie vermutete Rohstoffvorkommen keinen Provinzen, sondern lediglich Staaten zuordnet und keine exakten Berechnungen, sondern nur grobe Schätzungen ebenfalls anhand statistischer Verfahren existieren. Die Problematiken der CARA-Studie lassen sich auf Grundlage der Methodik und angeführten Prozentzahlen weitestgehend übertragen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Diskussion um das arktische Rohstoffpotential in erster Linie von der im Jahr 2008 veröffentlichten CARA-Studie des U.S. Geological Survey geprägt ist, welche aufgrund der statistischen Methodik hohe Unsicherheiten über die tatsächliche Existenz der vermuteten Ressourcen aufweist und anhand derer sich zunächst nur ein begrenztes Konfliktmotiv ableiten lässt. In den wissenschaftlichen Diskurs um das Konfliktpotential fließen ebenfalls nicht-energetische Rohstoffe wie Mineralien, Metalle oder Fisch ein, die im folgenden Kapitel näher betrachtet werden sollen.

2.3.2. Weitere Ressourcen der Arktis

Der geologische Kenntnisstand über die Lagerstätten des arktischen Anteils Skandinaviens ist, mit Ausnahme von Finnland, aufgrund der guten Zugänglichkeit vom wärmeren Süden her und der dauerhaften Besiedlung gut, wie Harald Elsner in seinem Bericht über das mineralische Rohstoffpotential der nordeuropäischen Arktis für die Deutsche Rohstoffagentur festhält (vgl. Elsner 2012a: 12). In Nordnorwegen und Nordschweden sind daher keine großen Neuentde-

ckungen zu erwarten, voraussichtlich wird sich die Exploration mehr auf die genauere Untersuchung bekannter Lagerstätten konzentrieren (vgl. Elsner 2014: 2). Schon seit Beginn des 16. Jh. wird im schwedischen Bergwerk Falun Kupfer abgebaut, in Nordnorwegen seit Mitte des 17. Jh. – die nordeuropäischen Regionen der Arktis können also auf eine lange Tradition der Rohstoffförderung zurückblicken und sind dementsprechend in der Wirtschaft der Staaten verwurzelt (vgl. Braune 2016: 157). Südwestlich der schwedischen Stadt Kiruna waren im Jahr 1696 Eisenerzvorkommen entdeckt worden, deren Förderung erst Ende des 19. Jh. mit dem Bau der schwedischen Erzbahn begann. Die Eisenerzgrube Kiruna entwickelte sich im vergangenen Jahrhundert zum größten Untertagebergwerk der Welt, nachdem im Jahr 1975 der letzte Tagebau eingestellt wurde (vgl. Franke 2014, Elsner 2014: 5). In Finnland ist bisher lediglich ein kleiner Teil der erwarteten Vorkommen exploriert, da zahlreiche Seen und Moore die Erkundung der finnischen Arktis erheblich erschwerten (vgl. Elsner 2012a: 17). Die geologische Struktur Islands wird durch mächtige Abfolgen vulkanischer Gesteine dominiert, die keine abbauwürdigen Mineralisationen enthalten und zukünftig auch nicht zu erwarten sind (vgl. Elsner 2012a: 173).

Alaska und die nördlichen Regionen Kanadas blicken ebenfalls auf eine lange Bergbautradition zurück, die mit der Entdeckung von Goldlagerstätten am Klondike-River bei Dawson begann, woraus in der nordamerikanischen Arktis ein Goldrausch resultierte (vgl. Elsner 2014: 3). Neben Gold werden u. a. auch Blei, Zink, Diamanten Eisenerz und Kupfervorkommen gewonnen (vgl. Elsner 2014: 3; Piepjohn 2014: 67). Allerdings ist die Region größtenteils nur unzureichend exploriert und das Rohstoffpotential daher noch weitestgehend unbekannt (vgl. Elsner 2014: 3).

In Russland konzentriert sich der Abbau nicht-energetischer Vorkommen auf die Kola-Halbinsel im äußersten Westen des Landes und das Zentrum Sibiriens. Auf der Kola-Halbinsel werden vor allem Eisenerz, Nickel, Kupfer, Kobalt, Silber-Gold-Platingruppenmetalle, Niob, Tantal, Seltene Erden und Industriemetalle abgebaut (vgl. Piepjohn 2014: 67). In der Norilsk-Region Sibiriens werden gegenwärtig etwa ein Sechstel der weltweiten Nickel- und knapp ein Drittel der Platingruppenmetalle gefördert (vgl. ebd.). Abseits dieser Gebiete ist die russische Arktis noch weitgehend unterexploriert, aufgrund der geologischen Vielfalt erschlossener Lagerstätten wird das Rohstoffpotential jedoch hoch eingeschätzt (vgl. ebd.). Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass die Informationsbasis zu Rohstoffvorkommen und Explorationsaktivitäten in der englisch- und russischsprachigen Literatur im Vergleich zu den anderen Arktisregionen eher gering ist (vgl. Elsner 2012b: 7; Elsner 2014: 2).

Grönland verfügt über im Weltmaßstab erhebliche Rohstoffvorkommen, begünstigt durch die Ablagerung verschiedenster vulkanischer und sedimentärer Gesteine (vgl. Elsner 2010: 77). Insgesamt gesehen ist das metallische und mineralische Potenzial Grönlands noch nicht voll-

ständig erkundet, durch die globale Erwärmung könnten zusätzliche, bis dato unbekannte Vorkommen freigelegt werden (vgl. ebd.). Seit Mitte des 19. Jh. werden in kleinerem Umfang Kupfer, Graphit, Kohle, Marmor, Blei, Zink, Silber, Gold, Kyrolith und Olivin gefördert, die meisten Lagerstätten wurden jedoch bereits geschlossen, sodass sich der Rohstoffabbau vor allem auf Kupfer und Graphit konzentriert (vgl. ebd.: 11).

Die bekannten Vorkommen an nichtenergetischen Rohstoffen wie Metallen und Seltenen Erde der Arktis liegen auf dem Festland, über im Meer gelegene Lagerstätten gibt es bisher keine konkreten Einschätzungen (vgl. Braune 2016: 160). Da die Zugehörigkeit der mineralischen und metallischen Rohstoffe an Land eindeutig geregelt ist und es in diesem völkerrechtlichen Raum keine Dispute über Grenzverläufe gibt, sind diese für die Einschätzung des Konfliktpotentials nicht relevant. Die bestehenden Unsicherheiten über die Existenz von Lagerstätten im Arktischen Ozean lassen eine Verknüpfung möglicher Dispute zwischen den Arktisanrainer mit nicht-energetischen Rohstoffen nur bedingt zu. Eine größere Rolle könnten hingegen lebende Ressourcen im Meer wie Fisch spielen.

Durch die globale Erwärmung ergibt sich nämlich eine weitere Möglichkeit der ökonomischen Nutzung, so bietet die zugänglich werdende Nordpolarregion in Zeiten über- und leergefischter Gewässer möglicherweise lukrative Fischfanggebiete, in die Fangflotten durch die Meereisbedeckung des Arktischen Ozeans bisher nicht vordringen konnten (vgl. Amann 2016: 1; Braune 2016: 165). Nach Angaben des WWF gelten ca. 30 Prozent der weltweit kommerziell genutzten Fischbestände als überfischt und 57 Prozent als maximal genutzt (vgl. WWF o.J.), dazu zählt ebenso die Barentssee, in der insbesondere atlantischer Kabeljau, Hering und Königskrabben gefischt werden (vgl. Braune 2016: 166). Ebenso für die Handelsfischerei der arktischen Länder von Bedeutung ist das zwischen Russland und Alaska gelegene Beringmeer, welches den pazifischen Kabeljau beherbergt. Durch die schwindende Meereisbedeckung könnten sich die kommerziellen Fischbestände möglicherweise erholen, da sich ihr Lebensraum erweitert (vgl. Keil 2015: 30). Für die Küstenstaaten ist die Fischereiindustrie ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, so stammen mehr als 50 Prozent aller kommerziell in den USA gefangenen Meeresfrüchte aus Alaska (vgl. Conley 2013: 40). Für die weltweite Fischwirtschaft spielen die Fanggebiete hingegen nur eine untergeordnete Rolle, da es vermehrt kleine Fischarten gibt, die keinen wirtschaftlichen Wert besitzen und zumeist nur lokalen Fischern bekannt sind (vgl. Braune 2016: 166; Bartsch 2011: 18). Allerdings könnte sich die Artenzusammensetzung der marinen Fauna in der Arktis verändern, da die Fischbestände als Reaktion auf die steigende Wasseroberflächentemperatur und den sich verändernden Salzgehalt der Ozeane in nördlichere Gebiete und tiefere Gewässer wandern (vgl. Keil 2015: 30). Es ist bislang wenig darüber bekannt, welche Fischbestände ursprünglich in der Arktis vorkamen und welche bereits eingewandert sind (vgl. Braune 2016: 166). Die Erfahrungen norwegischer und russischer Fische deuten allerdings darauf hin,

dass sich verschiedene Fischarten nordwärts bewegen und heimische Fische aus den arktischen Gewässern verdrängen, so gehen ihnen Lachse zusehend nördlicher ins Netz (vgl. Bartsch 2011: 19). Inwieweit sich das Fangpotenzial tatsächlich erhöhen konnte, ist aufgrund mangelnder Erforschung der Auswirkungen des Klimawandels auf das marine Ökosystem derzeit nicht einzuschätzen, so könnte eine Versauerung der Ozeane die Fischbestände auch mindern (vgl. Keil 2015: 30; Rudloff 2010: 8).

Mit dem verbesserten Zugang könnte die Bedeutung der arktischen Fischfanggebiete theoretisch steigen. Die Fischerei findet derzeit ausschließlich in den Hoheitsgewässern und AWZs der fünf Küstenstaaten und nicht auf Hoher See statt (vgl. Keil 2015: 30). Im Juli 2015 unterzeichneten die Arktisanrainer ein Abkommen, das den kommerziellen Fischfang im 2,8 Mio. km² großen Hochseegebiet des Arktischen Ozeans zum Schutz der Umwelt vor unregulierter Fischerei verbietet, solange keine fundierten wissenschaftlichen Kenntnisse über die Auswirkungen des Klimawandels auf das marine Ökosystem und ausreichenden internationalen Fischereistandards existieren (vgl. O'Rourke 2017: 38). Die Deklaration enthält u. a. folgende Maßnahmen: (1) die kommerzielle Fischerei im Hochseegebiet des Nordpolarmeers erfolgt nur im Rahmen regionaler oder subregionaler Fischereiorganisationen oder Vereinbarungen, die den Fischfang im Einklang mit internationalen Normen regeln, (2) Schaffung eines gemeinsamen Programms der wissenschaftlichen Erforschung des arktischen Ökosystems und (3) die Koordinierung von Kontroll- und Überwachungsaktivitäten (vgl. ebd.: 39). Problematisch ist, dass es sich bei dem unterzeichneten Abkommen um eine unverbindliche Absichtserklärung handelt, die nicht alle arktischen Staaten gleichermaßen einbezieht. Obwohl Island wiederholt vorgebracht hat, sich an der Zusammenarbeit beteiligen zu wollen, wurde das Land aus den Konsultationen über die Erklärung ausgeschlossen (vgl. ebd.: 38). Aus derartigen Ausschlüssen von den Verhandlungen über die Zukunft des arktischen Raumes kristallisiert sich, wie in Kapitel 2.1 bereits erwähnt, ein mögliches Konfliktpotential heraus, da offenbar kein „arktisches Selbstverständnis" existiert, welches alle acht Arktisstaaten umfasst.

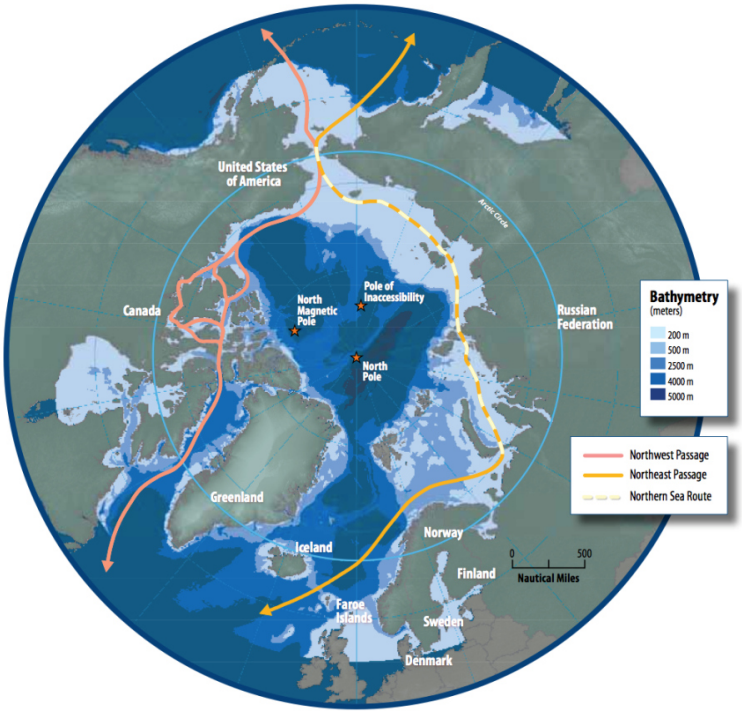
Hinsichtlich des Fischfangs stellt sich weiterhin als problematisch heraus, dass die Fischerei im Hochseegebiet des Arktischen Ozeans auch nicht-arktischen Küsten- und Binnenstaaten offensteht, da die Hohe See als gemeinsames Erbe der Menschheit betrachtet wird und keinerlei Souveränitätsrechten unterliegt, was angesichts der zunehmenden Überfischung der Weltmeere das wirtschaftliche Interesse von Drittstaaten wecken könnte (vgl. SRÜ 1982: Art. 87). Insbesondere China ist Medienberichten zufolge dafür bekannt, gemeldete Fangmengen in internationalen Gewässern deutlich zu überschreiten und dadurch in erheblichem Maße zur Überfischung der Weltmeere beizutragen (vgl. Uken 2015). Das Abkommen umfasst bislang keine Drittstaaten, darüber hinaus existiert keine regionale Fischereiorganisation in der Region, so dass prinzipiell

eine unregulierte Fischerei durch Drittstaaten die arktische Umwelt und lebenden Meeresressourcen des Gebietes bedrohen könnte.

2.3.3.Neue Schifffahrtsrouten

Mit dem Rückgang des arktischen Meereises und der zunehmenden Globalisierung steigen ebenso die Erwartungen an eine zukünftige kommerzielle Nutzung der arktischen Schifffahrtsrouten, deren Mythos beinahe so alt wie die im späten Mittelalter beginnende Suche nach Seewegen von Westeuropa nach Ostasien ist (vgl. Langer et al. 2014: 294). Die aufstrebenden Seemächte England und Niederlande suchten bereits Anfang des 16. Jh. nach alternativen Seewegen zu den weiten Strecken um die Landspitzen von Südafrika und Südamerika, die größtenteils von Portugal und Spanien beherrscht wurden, und beauftragten bekannte Seefahrer und Entdecker mit der Erkundung der Gewässer im Norden der Kontinente (vgl. ebd.). So begaben sich englische Seefahrer wie John Davis, Henry Hudson und William Baffin auf die Reise, um einen atlantischen Zugang zur Nordwestpassage zu finden und trugen damit wesentlich zur Erkundung der Gewässer bei. Viele Gebiete wurden nach ihren Entdeckern benannt, ihre Namen finden sich noch heute als topographische Bezeichnung auf den Karten der Arktis wieder (vgl. ebd.). Der Niederländer Willem Barents machte sich auf die Suche nach der Nordostpassage und entdeckte dabei u. a. den Spitzbergen-Archipel. Nachdem die Suche nach den Passagen Mitte des 17. Jh. erfolglos eingestellt wurde, ging es in den wieder aufgenommenen Expeditionen zum Beginn des 19. Jh. vor allem für Großbritannien um nationales Prestige. Zu der wohl legendärsten Expedition brachen im Mai 1845 der britische Seefahrer Sir John Franklin und seine Crew auf, von der trotz ausgiebiger Vorbereitung niemand lebend zurückkehrte – jedoch nicht aufgrund der harschen Witterungsbedingungen im Nordpolarmeer, sondern vielmehr infolge von Konservendosen, die aus vergiftetem Metall bestanden (vgl. Braune 2016: 171–173). Erst im Jahr 1878/ 79 gelang einer schwedischen Expedition unter Adolf Erik Nordenskiöld mit einer Überwinterung die Durchfahrt durch die Nordostpassage; die Nordwestpassage wurde erstmals vom dem Norweger Roald Amundsen innerhalb von drei Jahren (1903-1906) durchquert (vgl. Braune 2016: 174). Durch die Meereisbedeckung war die Passage jedoch von keiner wirtschaftlichen Bedeutung für die Schifffahrt, zudem ergaben sich mit der Eröffnung des Suezkanals im Jahr 1869 und des Panamakanals 1914 alternative Seewege (vgl. ebd.). Der Klimawandel könnte dies möglicherweise ändern.

Abb. 6: Die Nordost- und Nordwestpassage



Quelle: PAME 2009

Im Fokus der Analyse stehen dabei die Nordwestpassage (NWP) durch die Inseln des kanadischen Archipels und entlang der nördlichen Küste von Alaska sowie die Nordostpassage (NOP) entlang der norwegischen und russischen Küste (siehe Abb. 4). Im Sommer 2007 zog sich das Meereis im kanadischen Archipel so weit zurück, dass sich die Nordwestpassage erstmals vollständig öffnete und für ein standardmäßig ausgerüstetes Frachtschiff ohne die Begleitung von Eisbrechern passierbar war – die Nordostpassage war hingegen von Eis blockiert, obwohl sie in vorherigen Jahren teilweise eisfrei gewesen war (vgl. Braune 2016: 175). Im Sommer 2008 waren erstmals beide Passagen eisfrei (vgl. ebd.).

Zunächst muss festgehalten werden, dass es sich bei der NWP und NOP um keine festgelegten Seewege handelt, sondern mehrere anerkannte Schiffsrouten existieren, welche eine gewisse Flexibilität bieten (vgl. Braune 2016: 177). Grundsätzlich führt die NWP von der Baffin-Bucht zwischen Grönland und der Baffin-Insel westwärts in den zwischen der Devon- und Baffin-Insel gelegenen Parry-Kanal, vorbei an der Gemeinde Resolute weiter in die Beaufort-See (vgl. ebd.). Südlich davon ist die Amundsen-Route eingezeichnet, die durch einen engen Kanal zwischen dem kanadischen Festland und der Victoria-Insel verläuft (vgl. ebd.). Von der Beaufort-See aus gelangen die Schiffe in die Tschuktschen-See und können dann über die Bering-Straße in Richtung Ostasien oder Westküste Nordamerikas weiterfahren. Die NOP wird in der Literatur oftmals als Nördliche Seeroute (NSR) bezeichnet, obwohl es einen wesentlichen Unterschied gibt: Die NSR erstreckt sich nach russischer Gesetzgebung von der Insel Nowaya Semlja, die

zwischen der Barents- und Kara-See liegt, entlang der russischen Küste bis zur Bering-Straße (vgl. Buixadé Farré et al. 2014: 299; Braune 2016: 177 f.). Die NOP umfasst hingegen auch die eisfreien Gewässer vor der norwegischen Küste und bietet Zugang zum größten arktischen Hafen Russlands – dem Hafen von Murmansk auf der Kola-Halbinsel (vgl. ebd.). Die Nördliche Seeroute stellt einen Teil der Nordostpassage dar und kann daher nicht als Synonym zu dieser verwendet werden. Abhängig von der Ausdehnung der Meereisfläche fahren die Schiffe zwischen dem russischen Festland und den vorgelagerten Inseln oder nördlich der Inseln durch den Arktischen Ozean (vgl. Braune 2016: 177). Die Nordwest- und Nordostpassage verlaufen durch die Ausschließlichen Wirtschaftszonen und territorialen Gewässer der arktischen Anrainer, ihr rechtlicher Status in kanadischen und russischen Gewässern ist nicht eindeutig geklärt, wie Kapitel 4.1. zeigen wird. Das SRÜ legt den rechtlichen Rahmen für die Regulierung der Schifffahrt innerhalb der Meereszonen fest. Der völkerrechtliche Status der Schifffahrtsrouten und das daraus resultierende mögliche Konfliktpotential werden Gegenstand von Kapitel 4.2.2. sein.
Darüber hinaus existiert mit der sog. Transarktischen Route theoretisch eine dritte Möglichkeit, den Arktischen Ozean zu passieren. Sie verbindet den Nordatlantik und den Nordpazifik auf dem kürzesten Weg, quer über den Nordpol, und verläuft in weiten Teilen über das Hochseegebiet der Arktis. Der zentrale Arktische Ozean ist derzeit ganzjährig mit Meereisfläche bedeckt und stellt daher keine Alternative zu der Nordwest- und Nordostpassage dar. Dies könnte sich bis Ende des 21. Jh. allerdings ändern, wenn die Erwärmung weiter voranschreitet und der Ozean rund um den Nordpol zeitweise eisfrei oder nur noch von einer dünnen Eisfläche bedeckt ist (vgl. Braune 2016: 178). Doch inwieweit könnten die Seewege mittel- und langfristig tatsächlich an Bedeutung gewinnen und für welche Arten der Schifffahrt sind sie relevant?

Die drei Passagen können deutlich kürzere Wege über das Meer im Vergleich zu den etablierten Schifffahrtsrouten bieten und somit u. a. die Treibstoffkosten senken. So ist der Seeweg vom japanischen Yokohama nach Hamburg durch den Suezkanal 11430 Seemeilen (sm) (21170 km) lang, über die Nordostpassage würde sich die Strecke um rund 37 Prozent auf 7200 sm (13330 km) verkürzen, was einer Zeitersparnis von etwa zehn Tagen bzw. einem Drittel der Fahrzeit entspricht (vgl. Braune 2016: 178: Langer et al. 2014: 296). Über die Nordwestpassage würde sich dieser Weg um etwa 30 Prozent auf 8000 sm (14810 km) verkürzen, über die Transpolare Route auf rund 6600 sm (12200 km). Auch im Vergleich zum Panamakanal ist die NWP erheblich kürzer, so ließen sich auf dem Weg von London nach Tokio mit 3.900 sm (7.000 km) ebenfalls über 30 Prozent der Strecke einsparen (vgl. ebd.). Allerdings bedarf es einer differenzierten Betrachtung im Hinblick auf mögliche Vorteile durch Zeit- und Distanzersparnisse, denn die arktischen Handelswege sind nicht für alle Verbindungen gleichermaßen rentabel. Der geografischen Lage entsprechend profitieren die japanischen und südkoreanischen Märkte am meisten

von Transporten über die NWP und NOP (vgl. Leypoldt 2009: 168). Gibraltar und Singapur werden als Gewinnschwellen für die nördlichen Routen angesehen, sodass sich Fahrten in südlichere Regionen wirtschaftlich nicht lohnen würden, da die Kosten für die Strecke die erwarteten Gewinne überschreiten (vgl. Keil 2015: 26). So ist die Route über den Suezkanal für Hafenstandortorte in südostasiatischen Ländern bspw. zwischen 15 und 32 Prozent kürzer als die NOP, für den gesamten indischen Markt sind die polaren Seewege gänzlich uninteressant (vgl. Leypoldt 2009: 169). Für Einzugsgebiete, in denen beide Routen gleich lang oder über die Suezkanal-Route nicht mehr als 20 Prozent beträgt, könnten die Arktisrouten interessant werden, wenn es bei der Route über den Suezkanal zu Problemen kommen sollte oder die Piraterie am Horn von Afrika wieder vermehrt ansteigt (vgl. ebd.: 170).

Auch wenn beide Passagen das Potential für erhebliche Distanz- und Zeitersparnisse – abhängig von den Hafenstandorten – bieten, könnte die NSR zukünftig am ehesten von wirtschaftlicher Bedeutung als mögliche Alternative zu den herkömmlichen Transportrouten sein. Diese Erwartungen sind erstens darauf zurückzuführen, dass sich das arktische Meereis in den Sommermonaten der vergangenen Jahre besonders von der russischen Küste zurückgezogen hat und die kanadischen Gewässer vergleichsweise häufiger von Eis blockiert waren (vgl. Keil 2015: 26). Zweitens verfügt die russische Arktis voraussichtlich über ein größeres Rohstoffpotential, wie in den vorherigen Kapiteln festgestellt wurde, sodass die Regionen rund um die NOP ein höheres Ladungspotential verfügt (vgl. ebd.). Drittens ist die Infrastruktur in der eurasischen Arktis durch die russischen Investitionen in den Bau von Häfen und Eisbrechern zu Sowjetzeiten verhältnismäßig besser, auch wenn durchaus neue Investitionen und Überholung erforderlich sind, wie Kathrin Stephen[7] anmerkt (vgl. Keil 2015: 27; Braune 2016: 179). Viertens hat Russland erhebliche Fortschritte gemacht, um das Verwaltungsverfahren für die Nutzung der NSR zu erleichtern, wobei kürzlich die „Regeln der Schifffahrt auf dem Wassergebiet der NSR“ umgesetzt wurden (vgl. Keil 2015: 26 f.).

Um die zukünftige Entwicklung des arktischen Seeverkehrs beurteilen zu können, muss zunächst ein Blick darauf geworfen werden, welche Arten der Schifffahrt im Arktischen Ozean überhaupt vorhanden sind. Der Arctic Marine Shipping Assessment Report (AMSA) der Protection of the Arctic Marine Environment (PAME), eine weitere Arbeitsgruppe des Arktischen Rates, unterscheidet diesbezüglich zwischen vier Kategorien (vgl. AMSA 2009: 12).

(1) Destinationale Schifffahrt: Die Schiffe steuern ein Ziel in der Arktis an und fahren anschließend zurück nach Süden, z. B. Öltanker, Transport von Flüssigerdgas oder Eisbrecher zur wissenschaftlichen Erforschung der Arktisregion.

[7] Dr. Kathrin Stephen (ehem. Keil), ist wissenschaftliche Projektleiterin am Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung und u. a. Mitglied in der deutschen Beobachterdelegation zum Arktischen Rat. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Arktisforschung und arktischen Energieressourcen, Schifffahrt und Fischerei sowie im Bereich der Geopolitik und des Seerechts.

(2) Intra-arktische Schifffahrt: Die Schiffe bleiben innerhalb der Region und verbinden zwei oder mehrere arktische Häfen miteinander.
(3) Transarktische Schifffahrt: Der Arktische Ozean wird als marine Verbindung zwischen dem Nordatlantik und Nordpazifik genutzt und vollständig durchfahren.
(4) Kabotage[8]: Schifffahrt innerhalb der Küstengewässer der Arktisstaaten, so z. B. der ganzjährige Seeverkehr zwischen dem westsibirischen Hafen von Dudinka und Murmansk, zur Beförderung von Nickelplatten, die in Norilsk abgebaut werden.

Ein wesentlicher Grund, warum sich die kommerzielle Schifffahrt vorerst weiterhin auf die traditionellen Seewege konzentrieren wird, ist die verbleibende Unsicherheit in der jährlich variierenden Meereisbedeckung des Arktischen Ozeans. Selbst wenn die Passagen in den Sommermonaten für wenige Monate eisfrei sind, so treiben dennoch kleinere Eisschollen im Wasser, wodurch die Durchquerung der Arktis nach wie vor die Begleitung von Eisbrechern notwendig macht oder die Schiffe an die Bedingungen des Nordpolarmeers angepasst sein müssen. Eine tatsächliche Zeitersparnis kann deshalb nicht gewährleistet werden, was für die „just-in-time" liefernden Containerschiffe, die sich zuverlässig an die kalkulierten Zeitpläne halten müssen, problematisch ist. Für Massengutfrachter, die vor allem Rohstoffe transportieren, könnten die arktischen Routen hingegen durchaus interessant sein, vor allem in Bezug auf Zeitcharter-Kosten, bei denen eine Zeitersparnis einen großen wirtschaftlichen Unterschied machen könnte (vgl. ebd.)[9]. Davon abgesehen, dass das sommerliche Zeitfenster, in dem die Routen befahrbar sind, nach wie vor relativ eng ist (vgl. Langer et al. 2014: 296). Für Containerschiffe müsste eine entsprechende Infrastruktur mit Umschlaghäfen geschaffen werden. Es gilt weiterhin zu bedenken, dass die küstennahen Routen stellenweise Flachwassergebiete mit einer Wassertiefe von lediglich zehn bis zwanzig Metern aufweisen, wodurch das Gesamtgewicht von Ladung und Treibstoff eines Schiffes auf 50000 Tonnen begrenzt sein muss, ebenso wie die Größe des Schiffes (vgl. Langer et al. 2014: 296; Braune 2016: 184; Buixadé Farré et al. 2013: 304). Größere Schiffe müssten demnach durch die tieferen arktischen Gewässer fahren, in denen das Zeitfenster für eisfreie Bedingungen noch begrenzter ist oder die Durchfahrt nicht möglich ist (vgl. Buixadé Farré et al. 2014: 304). Aus langfristiger Perspektive könnte die Transpolare Route dadurch für die Schifffahrt attraktiver sein, da die Hohe See tiefer und somit auch für größere Schiffe befahrbar wäre. Problematisch ist zudem, dass es an Kenntnissen über die nördlichen Meeresgebiete fehlt und viele Gebiete des Arktischen Ozeans nicht hinreichend kartografiert sind (vgl. Braune 2016: 184). Auch die infrastrukturelle Erschließung entlang der nordrussisch-

[8] Unter einer Kabotage versteht man Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ausländische Unternehmen.
[9] Während Containerschiffe oftmals zahlreiche Zwischenhäfen anlaufen, da an den jeweiligen Umschlagplätzen Fracht geladen bzw. entladen wird, fahren Massengutfrachter ein Ziel zumeist auf direktem Weg an (vgl. Leypoldt 2009: 188).

sibirischen und nordkanadisch-nordalaskischen Küste ist bislang kaum vorangeschritten, so fehlt es vor allem an Nothäfen, in denen notwendige Versorgungen und Reparaturen erfolgen können und die als Ausgangspunkt für mögliche Hilfsaktionen und die Bekämpfung von Umweltunfällen dienen (vgl. Langer et al. 2014: 296; Braune 2016: 184). Auf satellitengestützte Navigationshilfen sind derzeit kaum existent und liefern nur zeitverzögerte Bilder. Hinzu kommen für die Reedereien ökonomische Faktoren wie die hohen Investitionen in eistaugliche Schiffe, hohe Versicherungsprämien und Passagegebühren sowie ggfs. privatwirtschaftliche Investitionen in den Ausbau der schwach entwickelten Infrastruktur in arktische Häfen (vgl. Langer et al. 2014: 296). Insbesondere die Sicherheitsaspekte könnten eine wesentliche Rolle bei der zukünftigen Entwicklung des Schiffsaufkommens spielen.

Zur Einschätzung des kurz- und mittelfristigen Schiffsaufkommens ist ein Blick auf die Nutzungsstatistiken des internationalen Schifffahrtverkehrs durch die NSR in den letzten Jahren aufschlussreich, welche durch das im Juni 2011 gegründete Northern Sea Route International Office erfasst wird. Im Jahr 2012 nutzten insgesamt 46 Schiffe die NSR, von denen 42 Schiffe die westliche und die östliche NSR-Grenze passierten (vgl. Keil 2015: 28). Die restlichen Schiffe überquerten die östliche Grenze an der Bering-Straße nicht, sondern steuerten einen Hafen an der russischen Arktisküste an (vgl. ebd.). Für das Jahr 2013 meldete das Northern Sea Route Information Office 71 Transits bzw. destinationale Fahrten mit einer Gesamtfracht von 1,35 Mio. Tonnen (vgl. NSR Information Office 2013: Transits). Kathrin Stephen weist jedoch darauf hin, dass lediglich 46 Schiffe die westliche und östliche NSR-Grenze überquerten und insgesamt 635 Genehmigungen für die Durchfahrt durch die Gewässer der NSR erteilt wurden, von denen die 71 Schiffe lediglich einen Bruchteil einnehmen (vgl. Keil 2015: 29). Sie schlussfolgert daraus, dass die NSR vielmehr der regionalen und meist russischen Schifffahrt, als internationalen Transits dient (vgl. ebd.). Darüber hinaus resultiert der verzeichnete Anstieg aus einer verstärkten Nutzung vonseiten Russlands, worauf die sinkende Zahl von Schiffen unter ausländischer Flagge von 28 im Jahr 2012 auf 25 im Jahr 2013 hindeutet (vgl. NSR Information Office 2012: Transits; NSR Information Office 2013: Transits, Keil 2015: 29). Demnach machte der Anteil von Schiffen unter ausländischer Flagge 2012 ca. 60 Prozent aus, im darauffolgenden Jahr nur noch rund 35 Prozent. Vergleicht man das Frachtvolumen der Transitfahrten von 2012 und 2013, so ist zudem zu erkennen, dass sich dieses kaum merklich erhöht hat, nämlich nur um knapp sieben Prozent. Die Bedeutung der arktischen Seewege für die internationale Handelsschifffahrt lässt sich weiter relativieren, wenn man sich die statistische Entwicklung der nachfolgenden Jahre anschaut. So ist die Anzahl der Transitfahrten auf 53 (2014), 18 (2015), 19 (2016) deutlich zurückgegangen, obwohl im Jahr 2016 die zweitniedrigste Eisfläche gemessen

wurde. In der NWP ist ein ähnlich niedriges Aufkommen an Schiffe zu verzeichnen, so wurden 2014 nur 13 Durchfahrten und sieben Teildurchfahrten gezählt (vgl. Braune 2016: 180).
Auf Grundlage dieser Entwicklungen und den oben angeführten Problemen, die derzeit für die arktische Schifffahrt noch bestehen, sind die Seewege im Hohen Norden für die weltweite Handelsschifffahrt mittelfristig wahrscheinlich keine Alternative zu den herkömmlichen Seewegen. Allerdings könnte der Transport von Rohstoffen in der Region an Bedeutung gewinnen, denn viele Gemeinden an der Küste Sibirien, Alaskas und Kanadas verfügen über keine Straßenverbindung in Richtung Süden, sodass Geräte und Material für den Betrieb von Bergwerken und die Erschließung von Öl- und Gasfeldern per Schiff angeliefert und abgebaute Rohstoffe über das Meer abtransportiert werden müssen (vgl. ebd.). Die sog. Zielschifffahrt ist jedoch von der Entwicklung der Rohstoffpreise abhängig, die wiederum bestimmen, ob eine Exploration in der Arktis wirtschaftlich interessant ist (vgl. ebd.). Sowohl die Förderung, als auch der Transport sind jedoch mit erheblichen ökologischen Risiken verbunden, wie das nachfolgende Kapitel verdeutlicht.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die arktischen Seewege auf absehbare Zeit für die globale Handelsschifffahrt kaum interessant sind und daher zunächst ein begrenztes Konfliktmotiv darstellen. Die beiden Passagen könnten eher für Massenguttransporte relevant sein, die jedoch erheblich von der Entwicklung des Rohstoffabbaus abhängig sind, welche aufgrund der in den vorherigen Kapiteln dargestellten Unsicherheit derzeit nicht fundiert eingeschätzt werden können.

2.3.4. Ökologische Folgen des Klimawandels und der wachsenden wirtschaftlichen Aktivitäten

Das nachfolgende Kapitel kann keine umfassende Abhandlung der komplexen ökologischen Folgewirkungen des Klimawandels und der Risiken steigender wirtschaftlicher Aktivitäten in der Arktis bieten, daher soll ein Überblick über die bedeutendsten Bedrohungen für die (Meeres-) Umwelt gegeben werden, die in den Diskurs um das Konfliktpotential einfließen.

In der medialen Berichterstattung und breiten Öffentlichkeit erlangt das drohende Aussterben des Eisbären wohl das höchste Maß an Aufmerksamkeit. In der westlichen Hudson Bay in Kanada sind die Eisbärbestände zwischen 1987 und 2004 um 22 Prozent zurückgegangen (vgl. Steinicke 2011: 251). Der Rückgang der Eisbärpopulationen steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Veränderungen des Meereises, auf welches der Eisbär als Zugang zu seiner Beute angewiesen ist (vgl. ebd.). Die „Polar Bear Specialist Group“ der Weltnaturschutzunion (IUCN)

rechnet mit einem Rückgang der gesamten Bestände um ca. 30 Prozent in den kommenden vier Jahrzehnten (vgl. IUCN 2015). In der Arktis leben jedoch nicht nur Tiere, sondern auch rund vier Millionen Menschen, von denen ca. zehn Prozent indigenen Bevölkerungsgruppen wie den Inuit im Norden Kanadas, Alaskas und Grönlands oder den Saami in Fennoskandinavien angehören und die prägend für die Identität der Staaten als arktische Nation sind (vgl. Braune 2016: 61). Sie sind in gleicher Weise von den Umweltveränderungen infolge des Klimawandels betroffen: Ihre traditionellen Lebensweisen und damit auch kulturelle und soziale Identität werden maßgeblich bedroht, denn die indigenen Völker sind immer noch eng mit ihrer Umwelt durch Jagen, Viehzucht, Fischen und Sammeln verbunden. Im globalen Kontext drohen weltweite Katastrophen durch den Anstieg des Meeresspiegels, zu welchem das Schmelzen der grönländischen Gletscher und Eisschilde maßgeblich beiträgt, wie in Kapitel 2.2. dargestellt wurde. Bis zum Ende dieses Jahrhunderts wird ein Anstieg von zehn bis neunzig Zentimetern je nach Klima- und Emissionsszenario erwartet, wovon Küstenregionen wie Florida oder Miami und tiefliegende Inseln wie die Malediven im Indischen Ozean besonders betroffen wären. (vgl. Zetsche/ Faller/ Broich 2005: 18 f.)

Aus ökologischer Sicht stellt die Schifffahrt eine Gefährdung des einzigartigen Ökosystems der Arktis dar, wie der AMSA-Bericht aus dem Jahr 2009 schlussfolgernd festhält. Die größte Bedrohung geht dabei von Ölverseuchungen und dem Freisetzen von toxischen Chemikalien durch ein Unglück oder illegales Einleiten in die arktische Meeresumwelt aus (vgl. AMSA 2009: 138). Die Havarie des Öltankers „Exxon Valdez“ im März 1989 in den subarktischen Gewässern des Prinz-William-Sungs verdeutlicht die katastrophalen Folgen einer Ölpest für die polare Umwelt, mit denen Alaska auch 25 Jahre nach dem Unglück zu kämpfen hat. Knapp 42.000 Liter Rohöl verseuchten damals die Küste des US-Bundesstaates, rund 250.000 Seevögel und tausend weitere Tiere wie Wale und Seeotter verendeten und die Fischbestände haben sich bis heute nicht vollständig erholt (vgl. Tagesspiegel 2014; Braune 2016: 186). Dies liegt zum einen daran, dass sich ausgelaufenes Öl unter arktischen Bedingungen deutlich langsamer zersetzt und die Auswirkungen auf die polare Umwelt dadurch weitaus dramatischer sind als in mittleren und niederen Breiten (vgl. Lange 2014: 344). Während natürliche Selbstreinigungsprozesse wie die Verdunstung in offenen Gewässern bereits nach wenigen Jahren zu einem signifikanten Abbau des Öls führen, spielen diese in eisbedeckten Regionen kaum eine Rolle (vgl. ebd.: 345). Zum anderen führt die „großskalige Bewegung des Meereises über den Zeitraum einiger Jahre zu einer weiträumigen Verbreitung des kontaminierten Eises und damit zu einer Gefährdung, die in ihrer räumlichen Ausdehnung weit über den Ort des Öleintrags hinausgeht“ (ebd.: 344). Das Risiko einer versehentlichen Freisetzung von Öl oder anderen Giftstoffen steigt mit der Erhöhung der Schifffahrt, welche wiederum eng mit der Förderung arktischer Rohstoffe verbunden ist, denn wie im vorherigen Kapitel erläutert, besitzt diese Art der Schifffahrt das größte Potential für

eine steigende Nutzung der Seewege. Als besonders problematisch erweist sich in diesem Kontext die erwähnte schlechte Infrastruktur zur Bergung von verunglückten Schiffen und Ermöglichung einer schnellen Reaktion, um zu verhindern, dass sich ausgelaufenes Öl im Nordpolarmeer ausbreitet und das marine Ökosystem schädigt. Im Jahr 2011 verabschiedete der AR ein Abkommen über die Kooperation bei Such- und Rettungsmaßnahmen (engl. Search and Rescue, SAR) und zwei Jahre später das Abkommen über das gemeinsame Reagieren auf Ölverschmutzungen und reagierte damit auf das im AMSA-Bericht erläuterte Bedrohungspotential durch eine zukünftig mögliche Erhöhung des Seeverkehrs für die Meeresumwelt. Allerdings sind die Methoden der Rückgewinnung zur wirkungsvollen Bekämpfung von Ölunfällen in einer eisbedeckten Umgebung derzeit begrenzt, da entwickelte technische Ansätze auf die Anwendung in eisfreien Gebieten abzielen (vgl. Lange 2014: 345). Grundsätzlich stehen mit der mechanischen Entfernung des Ölteppichs, dem Einsatz chemischer Substanzen zur Zersetzung, der Verbrennung des Öls an der Wasseroberfläche und dem künstlich hervorgerufenen mikrobiellen Abbau durch spezielle Organismen vier verschiedene Ansätze zur Verfügung, von denen sich bislang lediglich letztere Methode als umsetzbar erwies (vgl. ebd.). Auf die mechanische Entfernung durch Eindämmung und anschließendes Abschöpfen bzw. Abpumpen des Öls geht Langer an dieser Stelle nicht ein, dabei könnte sich mit dem fortschreitenden Rückgang des Meereises daraus möglicherweise eine zukunftsträchtige Variante entwickeln. Die Arbeitsgruppe PAME verweist in ihrem Bericht ebenfalls auf die beschriebene Problematik und betont, dass der Fokus deshalb stärker auf Präventionsmaßnahmen liegen sollte (vgl. AMSA 2009: 138).

Meeresverschmutzungen entstehen zudem durch das Entladen von Stoffen in den Ozean, die im Rahmen des Normalbetriebs von Schiffen produziert werden, wie Abwasser, Müll oder Öl, das auch mit dem für Tankwaschungen verwendetem Wasser freigesetzt wird (vgl. ebd.: 138). Mit dem Internationalen Abkommen der Internationale Maritime Organization (IMO) zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe 73/ 78 (MARPOL) besteht eine Regulierung von Schiffsentladungen. Grundsätzlich enthält MARPOL ein Einleitverbot für Öl, schädliche flüssige Stoffe, Abwässer und Müll sowie für den Transport von verpackten Schadstoffen, allerdings gibt es für alle aufgeführten Stoffe Ausnahmeregelungen. So ist u. a. das Einleiten von ölhaltigen Gemischen zulässig, wenn es sich um sauberen und getrennten Ballast handelt oder ein Schiff sich jenseits von 50 sm in Fahrt befindet, die Öl-Einleitrate 30l/ sm nicht überschreitet und die Schiffe eine gewisse Gesamtmenge eingeleiteten Öls nicht überschreiten (vgl. Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrologie 2017: Anlage I). Unbehandelte Abwässer dürfen in zugelassener Menge sogar bei einem Abstand von zwölf Seemeilen in die Ozeane eingeleitet werden (vgl. ebd.). Problematisch ist, dass die im Übereinkommen festgeschriebenen Regelungen nicht an die spezifischen Bedingungen des arktischen Ökosystems angepasst sind, welches möglicherweise anders auf eingeleitete Substanzen reagieren könnte als andere Ozeane. Zudem bieten

schlechte Infrastrukturen von Hafen-Empfangsanlagen – welche in der Arktis in besonderem Maße vorliegen – an denen Abfälle und Abwässer entsorgt werden sollten und hohe Entsorgungskosten oftmals einen Anreiz zur illegalen Entsorgung (vgl. AMSA 2009: 139, 141). Mit einer Erhöhung des Schiffsaufkommens könnte die Region somit Verschmutzungen ausgesetzt werden, für die bislang keine Einschätzungen über die Reaktion des marinen Ökosystems existieren. Um Umweltschäden zu vermeiden bedarf es zunächst dem verstärkten Ausbau der Infrastruktur entlang der arktischen Routen und möglicherweise Überwachungsmechanismen, um illegale Schiffsentladungen zu kontrollieren.
Zu den Risiken einer wirtschaftlichen Erschließung gehört auch die Überfischung der arktischen Gewässer, „nicht zuletzt deswegen, weil sich der Radius für ein illegales Leerfischen der Bestände durch nicht lizenzierte Fangschiffe erhöht und gleichzeitig deren Kontrollmöglichkeit durch nationale Küstenwachen abnimmt, ein Umstand, der den möglichen Gewinn vergrößerter Fanggebiete in Gänze aufzuheben vermag“ (Bartsch 2011: 19).

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass umweltpolitische Fragen in erster Linie kooperative Ansätze bieten und weniger ein Konfliktmotiv darstellen. Durch zunehmende menschliche Aktivitäten besteht eine erhöhte Bedrohung durch Umweltverschmutzungen in der Arktis, von denen die Anrainerstaaten gleichermaßen betroffen sein können. Gleichzeitig nimmt mit einem erhöhten Schiffsaufkommen auch die Gefahr von Notfällen auf See zu, die ein effizientes Such- und Rettungssystem erfordern, das mit dem SAR-Abkommen im Rahmen des AR entwickelt wurde. Die Bedeutung des SAR-Abkommens wird im Folgenden der Arbeit noch eingehender diskutiert.

2.3.5. Sicherheitspolitische und militärstrategische Aspekte der neuen maritimen Erreichbarkeit

Bis zum Zweiten Weltkrieg war die zentrale Arktis militärisch gesehen eine der wenig genutzten Regionen der Welt, da die harschen Klimabedingungen und treibendes Eis militärische Aktivitäten verhinderten und die nördlichen Grenzen der Anrainerstaaten schützten (vgl. Østreng 1999: 21 f.). Die militärtechnische Entwicklung und die geostrategische Lage des Arktischen Ozeans zwischen den antagonistischen Supermächten machten die Arktis jedoch zu einem geeigneten Einsatzgebiet für strategische Hightech-Waffensysteme im Rahmen des Ost-West-Konflikts (vgl. Østreng 1999: 22; Zellen 2009: 76). In keiner Region dieser Welt treffen die ehemalige Sowjetunion und die Mitgliedsstaaten der North Atlantic Treaty Organization (NATO) aus geografischer Perspektive so nah aufeinander – Norwegen ist das einzige NATO-Mitglied, das über eine gemeinsame Grenze mit der UdSSR verfügte. In den 1950er und 1960er

Jahren diente der arktische Luftraum als Einsatzgebiet und Angriffsroute für strategische Bomberflugzeuge (vgl. Østreng 1999: 22). Um dieser Bedrohung entgegenzuwirken, verwandelten beide Supermächte ihre zirkumarktischen Landgebiete in militarisierte Zonen mit zahlreichen Luftverteidigungsüberwachungsstellen und Warnsystemen (vgl. ebd.). So bauten die USA und Kanada mit der sog. DEW-Linie (engl. Distant Early Warning Line) eine Kette von Radarstationen, um mögliche Luftangriffe der Sowjetunion auf nordamerikanische Ziele rechtzeitig abzuwehren bzw. die Streitkräfte für einen Vergeltungsschlag zu mobilisieren (vgl. Spohr et al. 2013: 16; Kassow 2015: 1). Dieser Prozess wurde in den 1970er Jahren durch den Einsatz von interkontinentalen ballistischen Raketen (ICBM) weiter vorangetrieben (vgl. Østreng 1999: 22). Mit dem Hafen von Murmansk und nahegelegenen Anlagen auf der Kola-Halbinsel hatte die Sowjetunion ganzjährig eisfreie Stützpunkte in der Arktis, die entlang des entmilitarisierten Svalbard-Archipels in den Nordatlantik führten (Fairhall 2010: 48). In den späten 1970er und 80er Jahren verlegte die sowjetische Nordflotte ihre Delta- und Typhoon-U-Boote unter die Eisdecke des Arktischen Ozeans, die mit SSN-8-Raketen mit einer Reichweite von 4.300 sm ausgestattet waren (vgl. Østreng 1999: 22; Zellen 2009: 77). In ähnlicher Weise waren die amerikanischen Trident-U-Boote mit C-4-Raketen in der Lage, militärische Ziele in der gesamten ehemaligen Sowjetunion aus den arktischen Gewässern anzugreifen (vgl. Young 1992: 192). Gleichzeitig konnten die Atom-U-Boote im polaren Ozean mit bemerkenswerter Sicherheit operieren, da die Umgebungsgeräusche des Packeises die Wirksamkeit von akustischen Überwachungssystemen reduzierten und die undurchsichtige Eisdecke zudem visuelle Überwachungsmethoden erschwerte (vgl. ebd.: 193). Die Arktis entwickelte sich zu einer Region der nuklearen Abschreckung und wechselseitiger militärischer Aufrüstung. Die allmähliche Einbeziehung des Nordens in die strategische Planung des Kalten Krieges führte dazu, dass Sicherheit ausschließlich militärisch begriffen wurde (vgl. Østreng 1999: 22).

Im Oktober 1987 plädierte der damalige Generalsekretär der sowjetischen Kommunistischen Partei, Michail Gorbatschow, während eines Besuches auf der russischen Kola-Halbinsel in seiner als Murmansk-Initiative bekannten Rede für eine Verringerung der militärischen Konfrontation und die Errichtung einer Zone des Friedens und machte damit den ersten Schritt in Richtung eines kooperativen Regimes (vgl. Gorbachev 1987). Mit dem Ende des Ost-West-Konflikts veränderten sich die militärischen Aktivitäten in der Arktis erheblich. So wurden viele der sowjetischen U-Boote der Nordflotte außer Dienst gestellt und die Standorte der DEW-Linie wurden an Kanada zurückgegeben (vgl. Spohr et al. 2013: 17). Die Ausmusterung von Atom-U-Booten, die vonseiten der Sowjetunion auf dem arktischen Meeresboden abgeladen wurden, entstand die bis heute anhaltende Problematik von radioaktivem Müll. Seit 1991 zeichnete sich die Arktis durch ein hohes Maß an multilateraler Zusammenarbeit aus, welche sich mit dem Arktischen Rat als zwischenstaatliches Forum für zirkumpolare Angelegenheiten institutionali-

sierte (vgl. Kassow 2015: 1). In der kanadischen Hauptstadt Ottawa unterzeichneten die Repräsentanten der acht Arktisstaaten die Erklärung über die Errichtung des AR, die zudem indigenen Völkern als ständigen Teilnehmern ein Beteiligungsrecht garantiert (vgl. Declaration on the Establishment of the Arctic Council 1996: 2, Braune 2016: 91 f.). Der Arktische Rat ist eine Erweiterung der früheren Arktischen Umweltschutzstrategie (AEPS) und befasst sich im Wesentlichen mit dem Schutz und der Überwachung der arktischen Umwelt sowie der Abschätzung von Umweltfolgen (vgl. ebd.). Das regionale Forum soll im Kontext der Lösungsmöglichkeiten bestehender und sich abzeichnender Konflikte nochmal gesondert betrachtet werden.

Der Klimawandel spielte im politischen Diskurs der 1990er Jahre noch nicht die Rolle, wie sie gegenwärtig zu beobachten ist. Im Vordergrund standen vielmehr der bereits erwähnte radioaktive Müll und die Entsorgung anderer Giftstoffe im Meer (vgl. Braune 2016: 90). Seit der Murmansk-Initiative entwickelte sich zunehmend ein neues Sicherheitsverständnis, denn durch die neue maritime Erreichbarkeit des Arktischen Ozeans im Zuge der klimatischen Veränderungen kristallisieren sich verstärkt neue sicherheitspolitische Bereiche heraus, die sich folgendermaßen unterscheiden lassen: (1) Fragen der militärischen Sicherheit einzelner Staaten wie der Schutz der nördlichen Staatsgrenzen und (2) die gemeinsame Sicherheit mehrerer Regionalstaaten, die sich u. a. mit Piraterie, Terrorismus und Umweltkatastrophen in der Region befasst (vgl. Akcayoz 2015: 1).

In den vergangenen zehn Jahren wurde in der wissenschaftlichen Literatur vermehrt die Gefahr einer neuen Militarisierung der Region diskutiert, deren rhetorischer Beginn auf die russische Flaggenaktion im Sommer 2007 datiert werden kann (vgl. Braune 2016: 116). Nach Willy Østreng erwecken zwei neue globale Kräfte die strategische Bedeutung der Arktis: Erstens positionierte der breite strategische Rahmen des globalen Krieges gegen den Terrorismus und die Verteidigung Nordamerikas gegen nukleare Staaten wie Nordkorea die Region Alaska als ideales Grenzgebiet zum Einsatz von Raketenabwehrsystemen (vgl. Zellen 2009: 77). Zweitens führt das Auftauen des Eispanzers angeblich zu einem neuen Konfliktpotential zwischen den Arktisstaaten und einer verstärkten Aufmerksamkeit für die erwähnten sicherheitspolitischen Herausforderungen (vgl. ebd.). Demzufolge wären mit der neuen maritimen Erreichbarkeit prinzipiell auch das verstärkte Interesse der Anrainerstaaten an der Demonstration arktischer Souveränität oder die Nutzung der Gewässer zur strategischen Abschreckung denkbar. Letzteres sollte jedoch stets im Kontext der gesamtpolitischen Entwicklungen betrachtet werden, da sich eine Verschlechterung der zwischenstaatlichen Beziehungen aufgrund der geostrategischen Lage möglicherweise in die Arktis übertragen könnte. In diesem Zusammenhang müssen auch Spill-over-Effekte (auch Übertragungseffekte) betrachtet werden, die Gegenstand von Kapitel 4.2.3 sind. Zunächst lässt sich festhalten, dass sich die sicherheitspolitischen Herausforderungen in der Zeit nach dem Ost-West-Konflikt zunehmend erweitert haben und nicht allein im militäri-

schen Kontext zu betrachten sind. Allerdings sind zivile und militärische Sicherheitsbereich eng miteinander verbunden. So wurde im Mai 2011 mit dem Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung von Luft- und Seefahrt in der Arktis (SAR-Abkommen) die militärische Präsenz der Anrainerstaaten legitimiert.

Im vergangenen Jahrzehnt haben die fünf Küstenstaaten vermehrt ihre militärischen Kapazitäten in der Region erhöht, was oftmals als Beleg für eine erwartete eskalierende Konfrontation gewertet wird (vgl. Bartsch 2014: 14). Als empirische Indizien werden dazu technische und organisatorische Veränderungen des Militärs mit Arktisbezug herangezogen: Dazu gehören angekündigte oder bereits erfolgte Aufrüstungen, Investitionen in die Infrastruktur und Aufklärungs- und Führungstechnik sowie organisatorische Veränderungen wie z. B. die Errichtung eines Arktischen Kommandos (vgl. ebd.: 14 f.). Seit 2014 hat die russische Regierung neue Stützpunkte, insbesondere Flugfelder und Radaranlagen, u. a. auf Nowaya Semlja, Sewernaja Semlja oder im Franz-Josef-Land errichtet bzw. vorhandene sowjetische Installationen modernisiert (vgl. Haftendorn 2016: 102). Darüber hinaus wurde im Dezember 2014 das „Northern Fleet Joint Strategic Command“ (auch bezeichnet als „Arctic Joint Strategic Command“) mit Sitz in Murmansk als einheitliches Netzwerk von Militäreinrichtungen für die arktischen Territorien gegründet (vgl. Pezard 2017: 12). Zudem baut Russland zehn Luftverteidigungs-Radarstationen und kündigte an, S-400-Luftabwehrraketen auf Nowaya Semlja zu stationieren und ein eigenes arktisches Ausbildungszentrum einzurichten (vgl. Pezard 2017: 12; Amann 2016: 3). Die dänische Regierung richtete mit dem „Joint Arctic Command“ eine vergleichbare Einheit ein und fasst damit mehrere dänische Regionalkommados zusammen (vgl. Bartsch 2014: 14).

Im zugehörigen Analysekapitel soll untersucht werden, in welchem Zusammenhang die Anrainerstaaten ihre militärischen Kapazitäten erhöhen. Grundsätzlich sind neben den alten, bereits beschriebenen Konfliktpotentialen folgende Gründe denkbar: (1) Die Implementierung internationaler Verträge und Abkommen wie die Bereitstellung von Aufklärungs-, Such- und Rettungskapazitäten im Angesicht des erwarteten zunehmenden Schiffsaufkommens in den polaren Gewässern, (2) der Schutz der Staatsgrenzen, da sich mit dem Rückgang des Eises der Zugang zu den nördlichen Gewässern erleichtert, (3) die Absicherung wirtschaftlicher Interessen und (4) die Ausübung von Souveränität zum Schutz grenzbezogener Interessen. Um beurteilen zu können, welcher der angeführten Aspekte für die Aufrüstungstendenzen der Arktisstaaten maßgeblich sein könnten und welches Konfliktpotential die militärische Verstärkung birgt, bedarf es zunächst der Analyse nationaler Interessen und des Konfliktpotentials der in den vorherigen Kapiteln dargestellten geopolitischen Merkmale.

3. Nationale Arktisstrategien der zentralen Akteure und globale Erwartungen

Nachdem im vorherigen Kapitel die wirtschafts-, umwelt- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive untersucht wurden, soll im Folgenden die Interessenlage der zentralen Akteure dargestellt werden, um das Konfliktpotential in der Arktis einschätzen zu können. Anhand der nachfolgenden Untersuchung lassen sich möglicherweise erste Tendenzen erkennen, inwieweit die Interessen der Arktisstaaten divergieren und welche Konfliktlinien sich infolgedessen herausbilden. Im Vordergrund stehen dabei die fünf Küstenstaaten, da sie aufgrund ihrer geografischen Lage von den Regelungen des Seerechtsübereinkommens profitieren und weitreichendere Interessen verfolgen können. Die drei Arktisstaaten ohne unmittelbaren Zugang zum Arktischen Ozean sollen im Folgenden gemeinsam betrachtet werden, da sich voraussichtlich ähnliche Interessen herauskristallisieren werden, ebenso wie im Vergleich der Anrainerstaaten, deren Interessen gleichsam auf die geografischen Lage zurückzuführen sind. Zunächst werden offizielle Regierungsdokumente und Strategiepapiere der acht arktischen Staaten zu ihrer nationalen Arktispolitik untersucht. Anschließend sollen die globalen Erwartungen am Beispiel der Europäischen Union und der Volksrepublik China in den Blick genommen werden, da mit den geopolitischen Veränderungen des arktischen Raumes auch zunehmend externe Akteure ihr Interesse an der politischen Mitgestaltung der Region bekunden. Da umweltpolitische Aspekte einen begrenzten diskursiven Ansatz zur Konfliktanalyse darstellen, sollen diese im Folgenden nicht eingehend betrachtet werden.

3.1. Russische Föderation

Im März 2009 veröffentlichte der Sicherheitsrat der Russischen Föderation (engl. Security Council of the Russian Federation, SCRF) das Dokument „Grundsätze der staatlichen Politik der Russischen Föderation in der Arktis für die Zeit bis 2020 und darüber hinaus“[10], in dem Russland erstmals seine nationalen Interessen in der Arktis formuliert, welche im Folgenden skizziert werden. Grundlegend führt das offizielle Strategiepapier folgende Punkte an: (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 und (4) die Nutzung der NSR als eine national einheitliche Verkehrsverbindung (vgl. SCRF 2009: 2).

[10] Siehe dazu: Security Council of the Russian Federation (2009): Principles of the Russian Federation in the Arctic until 2020 and Future Perspectives.

Im Bereich der sozioökonomischen Entwicklung betont die russische Regierung die Bedeutung einer erweiterten Rohstoffbasis, einer erhöhten Extraktion aus Offshore-Lagerstätten des Arktischen Ozeans und Entwicklung der Fischereiwirtschaft, um den russischen Bedarf an strategischen Rohstoffen sowie die Wettbewerbsfähigkeit des Landes sicherzustellen (vgl. Zysk 2010: 104; SCRF 2009: 3). Etwa 20 Prozent des russischen Bruttoinlandsprodukts (BIP) und 22 Prozent der gesamten Exporte werden in der Arktisregion erzeugt (vgl. Medvedev 2008). In den kommenden zwei Jahrzehnten (Stand 2010) könnte die Produktion in den westsibirischen Lagerstätten stark zurückgehen, sodass nach Alternativen zur Gewährleistung der sozioökonomischen Entwicklung Russlands gesucht werden muss. Die Erschließung neuer Lagerstätten soll in grenzüberschreitender Zusammenarbeit auf bilateraler/ multilateraler Basis und im Rahmen regionaler Organisationen wie dem Arktischen Rat und dem Euro-Arktischen-Barentsseerat, dem neben Russland die skandinavischen Staaten, Island und die Europäische Kommission (EK) angehören, sowie mithilfe neuer Technologien, die für die Rohstoffförderung unter arktischen Bedingungen geeignet sind, erfolgen (vgl. SCRF 2009: 3 f.). Im Zuge dessen wird einer Erweiterung der äußeren Grenzen über die 200-Meilen-Zone hinaus oberste Priorität eingeräumt. Die russische Regierung betont, dass die Abgrenzung maritimer Gebiete im Einklang mit international geltendem Recht und in aktiver Interaktion mit den Anrainerstaaten erfolgen muss, jedoch unter steter Berücksichtigung der nationalen Interessen. Die Russische Föderation plant dazu die geologische, geophysikalische sowie hydro- und kartografische Erforschung der Festlandsockel, um Materialien zur Begründung einer Festlandsockelerweiterung vor der zuständigen Kommission der VN vorzubereiten und sich auf diese Weise souveräne Rechte zur Ausbeutung natürlicher Ressourcen zu sichern. An dieser Stelle kristallisiert sich heraus, dass die internationale Zusammenarbeit zur Festlegung der maritimen Grenzen möglicherweise den nationalen Interessen unterliegt. Es stellt sich somit die Frage, inwieweit Russland im Falle überlappender Ansprüche zu Kompromissen bereit wäre. Aus ökonomischer Sicht beabsichtigt Russland zudem die Sicherung einer gegenseitig vorteilhaften russischen Präsenz auf dem Svalbard-Archipel (dt. Spitzbergen), an dem Russland nach dem sog. Spitzbergenvertrag souveräne Rechte besitzt. Dieser Aspekt wird in Kapitel 4.4. näher erläutert.

Dem Strategiepapier folgend besteht Interesse an der Stärkung der nachbarschaftlichen Beziehungen mit den Anrainerstaaten und der Entwicklung eines kooperativen Regimes der gegenseitig vorteilhaften Nützlichkeit auf der Grundlage von internationalen Verträgen und Vereinbarungen (vgl. SCRF 2009: 2; Østreng 2010). Obwohl dieser Punkt an zweiter Stelle der verlautbarten Interessen steht, wird im Rahmen der russischen Strategie kaum näher darauf eingegangen. Einen deutlich höheren Stellenwert nimmt die militärische Sicherheit ein, die zwar nicht unter den vier grundlegenden Interessen aufgeführt, jedoch relativ ausführlich dargelegt wird. Russland legt besonderen Wert auf die Verteidigung und den Schutz der nördlichen

Staatsgrenzen. Dazu gehören die Sicherung der wesentlichen Kampffähigkeiten der konventionellen Streitkräfte zur Gewährleistung der militärischen Sicherheit unter verschiedenen militärischen und politischen Situationen und eine funktionierende Küstenwache zur Bekämpfung von Terrorismus auf See, illegaler Einwanderung und Schmuggel sowie dem Schutz der biologischen Ressourcen, insbesondere Fisch (vgl. SCRF 2009: 4 f.; Braune 2016: 107). Welche politischen Situationen die russische Regierung darunter konkret fasst, benennt das Dokument nicht.
Von nationalem Interesse ist des Weiteren die Entwicklung der NSR als vollständig integrierte Verkehrsverbindung und zentrale Transitstrecke zwischen Eurasien und Nordamerika auf See. Eine effektive Nutzung der NSR für die internationale Schifffahrt erfordert der russischen Strategie zufolge die Modernisierung und Entwicklung des arktischen Verkehrssystems, den Bau von Eisbrecher-, Rettungs- und Hilfsflotten, eine Verbesserung der Küsteninfrastruktur durch den Bau von Hafenanlagen sowie die Einrichtung eines Systems zur Überwachung der Navigationssicherheit und des Verkehrsflussmanagements in Gebieten intensiven Seeverkehrs (vgl. SCRF 2009: 3 f).
Im Februar 2013 genehmigte Präsident Vladimir Putin eine aktualisierte „Strategie für die Entwicklung der Arktischen Zone der Russischen Föderation und die Gewährleistung der nationalen Sicherheit für den Zeitraum bis 2020“[11], welche die genannten Schwerpunkte im Wesentlichen übernimmt und darüber hinaus offen anspricht, dass es an modernen Technologien für die Erschließung von Offshore-Lagerstätten in der Arktis mangele, die Verkehrsinfrastruktur an Land und auf See unterentwickelt sei und die Gewinnung natürlicher Ressourcen eine geringe Produktivität ausweise (vgl. Putin 2013: 2). Zusätzlich zu den beschriebenen Aspekten benennt das Strategiepapier auch die Entwicklung des arktischen Tourismus als nationales Interesse.

3.2. Vereinigte Staaten von Amerika

Seit die Vereinigten Staaten 1867 die ehemalige Kolonie Alaska des russischen Kaiserreiches erwarben, sind sie ein Arktisstaat mit unmittelbarem Zugang zum Arktischen Ozean. Im Jahr 1971 erließ das Weiße Haus unter US-Präsident Richard Nixon mit dem „National Security Memorandum“ (NSDM-144) erstmals eine Direktive zur Gestaltung der amerikanischen Arktispolitik, die auf folgenden grundlegenden Interessen basiert: (1) die rationale Entwicklung der Arktis bei gleichzeitiger Minimierung etwaiger nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, (2) die Förderung einer gegenseitig vorteilhaften Zusammenarbeit in Bereichen wie Exploration, Ressourcenentwicklung und dem Austausch von wissenschaftlichen Daten sowie (3) der Schutz wesentlicher Sicherheitsinteressen, u. a. durch eine Verbesserung militärischer Operationsfähig-

[11] Siehe dazu: Putin, Vladimir (2013): The Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2020.

keiten, einschließlich der Wahrung des Grundsatzes der Freiheit der Meere und des angrenzenden Luftraums (vgl. NSDM-144 1971). Mit der Nixon-Direktive wurde zudem die „Interagency Arctic Policy Group“ (IAPG) unter dem Vorsitz des Department of State eingerichtet, um die Umsetzung der arktischen Politik innerhalb der Exekutive zu koordinieren.

Die im Jahr 1983 von US-Präsident Ronald Reagan unterzeichnete „National Security Decision Directive“ (NSDD-90) greift die genannten Ziele auf und legt darüber hinaus fest, dass sich die IAPG schwerpunktmäßig auf mögliche Maßnahmen für eine verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Ländern, die Koordinierung gemeinsamer Aktivitäten und die Untersuchung relativer Prioritäten für die US-Bundesbehörden konzentrieren soll (vgl. NSDD-90 1983).

Im Jahr 1994 veröffentlichte das Weiße Haus unter Bill Clinton mit der „Presidental Decision Directive“ (NSC-26) zur „United States Policy of the Arctic and Antarctic Regions“ die erste Direktive nach dem Kalten Krieg, die im Wesentlichen von dem Willen gekennzeichnet ist, den Frieden und die Stabilität in der Region zu sichern und die „neue Atmosphäre der Offenheit und Zusammenarbeit mit Russland zu nutzen“, um die Kooperation zwischen den acht Arktisstaaten für eine umweltverträgliche wirtschaftliche Entwicklung der Arktis zu stärken (vgl. NSC-26 1994). Auf diese Weise sollte zudem das Risiko eine „Wiederauftretens von traditionellen Bedrohungen“ verringert werden (vgl. ebd.). Neben dem kooperativen Ansatz betont das Weiße Haus jedoch auch die Notwendigkeit, nationalen Sicherheits- und Verteidigungsbedürfnissen gerecht zu werden und die Fähigkeit, sich gegen Angriffe über Norden zu schützen, zu bewahren (vgl. NSC-26 1994.: 2). Dazu soll sichergestellt werden, dass sich Schiffe und Flugzeuge nach den Grundsätzen des Völkergewohnheitsrechts und SRÜ frei bewegen können und die nördlichen Gebiete effektiv kontrollieren werden (vgl. ebd.). Dabei wird nicht angedeutet, von welcher Seite die USA mögliche Angriffe über die Arktis befürchten. Die wirtschaftliche Erschließung möglicher Offshore-Lagerstätten und verstärkte Nutzung der arktischen Gewässer als Schifffahrtskorridore spielte schon in den 1990er eine Rolle in der Interessenlage der USA. Zwar werden diese nicht explizit, sondern lediglich im Zusammenhang mit der Bekämpfung potentieller Ölverschmutzungen und weiterer ökologischer Risiken erwähnt, dennoch kristallisieren sich diese Aspekte in der Direktive als amerikanische Interessen heraus.

Gegen Ende der Amtszeit von George W. Bush erließ das Weiße Haus im Januar 2009 ein neues präsidentielles Strategiepapier zur Arktispolitik, das im Kontext der Veränderungen im Zuge des Klimawandels und den resultierenden ökonomischen Möglichkeiten und ökologischen Herausforderungen steht: „National Security Preisdental Directive“ (NSPD-66)/ „Homeland Security Presidental Directive“ (HSPD-25). Die Direktive übernimmt zunächst stichwortartig die politischen Ziele der Clinton-Direktive und entwickelt die Grundsätze der amerikanischen Arktispolitik anhand von sieben verschiedenen Bereichen, die gleichzeitig Maßnahmen zur Umsetzung integrieren: (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. Die aufgeführten Bereiche sollen im Folgenden nicht eingehend dargestellt werden, stattdessen soll der Fokus auf der Erweiterung der amerikanischen Interessen liegen. Ausführlicher als Clinton geht Bush auf die nationalen Sicherheits- und Verteidigungsinteressen in der Arktis ein, welche nicht nur die Gewährleistung der Freiheit der Schifffahrt und des Überfluges, sondern u. a. auch Raketenabwehr, Frühwarnsysteme, strategische Abschreckung, maritime Präsenz und maritime Sicherheitsoperationen beinhalten (vgl. NSPD-66/ HSPD-25 2009: 3). Darüber hinaus betont die Direktive die grundlegenden Heimatschutzinteressen hinsichtlich des Verhinderns von möglichen Terroranschlägen und der Abschwächung krimineller oder feindlicher Handlungen, die die Anfälligkeit der USA gegenüber Terroranschlägen erhöhen könnten (vgl. ebd.). Im Vordergrund steht des Weiteren die Gestaltung einer aktiveren und einflussreicheren nationalen Präsenz vor dem Hintergrund steigender menschlicher Aktivitäten, um die eigenen Interessen in der Region zu schützen und sich als Seemacht zu präsentieren, sowie die Ausübung von Souveränität und Gerichtsbarkeit über die Meereszonen, einschließlich dem Festlandsockel und die freie Durchfahrt durch die Nordwest- und Nordostpassage (vgl. ebd.: 4). Hinsichtlich der internationalen Zusammenarbeit weist die Direktive auf die Notwendigkeit hin, die Veränderungen in der Arktis durch neue internationale Regelungen bzw. Verbesserung bestehender Vereinbarungen zu berücksichtigen und betont, dass der AR ein hochrangiges Forum mit dem derzeitigen Mandat bleiben und sich nicht in eine formale internationale Organisation verwandeln soll (vgl. ebd.: 5). Damit wären sicherheitspolitische Entscheidungen weiterhin ausschließlich der nationalen Ebene überlassen. Die Direktive spricht sich zudem für den Beitritt zur UN-Seerechtskonvention aus, um sich auf diese Weise internationale Anerkennung und Rechtssicherheit für einen ausgedehnten Festlandsockel und somit souveräne Rechte an den vermeintlich großen Vorkommen an natürlichen Ressourcen zu sichern (vgl. ebd.: 6). Bush geht ebenfalls auf die notwendige infrastrukturelle Verbesserung zur der Seewege und die Bedeutung einer nachhaltigen Energieentwicklung für die Bewältigung des wachsenden globalen Energiebedarfs ein. Dies erfordere die Zusammenarbeit mit anderen Arktisstaaten, insbesondere, da die meisten Ressourcen außerhalb der amerikanischen Zuständigkeit vermutet werden (vgl. ebd.: 10 f.).

Zu Beginn seiner zweiten Amtszeit erließ Barack Obama mit dem Dokument „National Strategy for the Arctic Region“[12] seine eigene Strategie. Die verantwortungsvolle Entwicklung der Öl- und Gasressourcen wird als wichtiger Beitrag zu einer gesicherten Energieversorgung und Verringerung der Abhängigkeit von importiertem Öl gesehen (vgl. The White House 2013). Hinsichtlich der wissenschaftlichen Erforschung betont das Strategiepapier zusätzlich die Bedeu-

[12] The White House (2013): National Strategy for the Arctic Region, Washington DC.

tung der Kartografie des Arktischen Ozeans, um die Ressourcen effektiver nutzen und schneller Fortschritte erzielen zu können, sowie die Navigation durch die Passagen sicherer zu machen (vgl. ebd.). Sehr ausführlich widmet sich das Dokument der Stärkung internationaler Zusammenarbeit durch bilaterale und multilaterale Vereinbarungen, die auf gemeinsamen Werten und Zielen basieren und der Kooperation innerhalb des AR beruhen soll (vgl. The White House 2013, Braune 2016: 105). Die Vereinigten Staaten unterstützen die friedliche Beilegung von Grenzstreitigkeiten im Arktischen Ozean und die im SRÜ festgelegten Grundsätze des etablierten Völkerrechts (vgl. ebd.). Darüber hinaus spricht sich die Strategie erstmals explizit für eine Zusammenarbeit der USA und anderer arktischer Nationen mit nicht-arktischen Staaten und nichtstaatlichen Akteuren aus, die ein erhöhtes Interesse an der Region bekunden. Auf diese Weise sollen gemeinsame Ziele in der Arktis vorangetrieben werden, die die nationalen Interessen und Ressourcen der Arktisstaaten schützen.

3.3. Kanada

Im Jahr 2000 veröffentlichte die liberale Regierung unter Premierminister Jean Chrétien das Dokument „The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy", um einen Rahmen zur Ausweitung kanadischer Interessen in der Region und ein erweitertes Engagement für die Zusammenarbeit mit den eigenen nördlichen Völkern und zirkumpolaren Nachbarn im Kontext der zunehmenden Globalisierung und der potentiellen Auswirkungen des Klimawandels u. a. auf die Nutzung der Nordwestpassage zu schaffen (vgl. Government of Canada 2000: 2). Die nördliche Dimension der kanadischen Außenpolitik legt vier übergeordnete Ziele fest: (1) Erhöhung der Sicherheit und des Wohlstandes der kanadischen Bevölkerung, insbesondere im Norden des Landes, (2) Gewährleistung von Souveränität, (3) Etablierung der Arktis als lebendige geopolitische Einheit, die in ein regelbasiertes internationales System integriert ist, und (4) Förderung der nachhaltigen Entwicklung (vgl. ebd.: 10). Kanada konzentriert sich dabei vorrangig auf folgende Bereiche: Die Unterstützung des AR durch die Stärkung bestehender Aktivitäten, die finanzielle Unterstützung ständiger Teilnehmer sowie den Aufbau eines Sekretariats, das die Effizienz des Rates in Verbindung mit regionalen Foren, bilateralen Programmen und multilateralen Diskussionen erhöhen soll (vgl. ebd.: 11 f.). Der Aufbau eines zirkumpolaren Forschungsnetzwerkes soll dazu beitragen, Wissen zu akkumulieren und Kapazitäten zu entwickeln. Weiterhin betont die kanadische Regierung die Bedeutung einer Zusammenarbeit mit Russland. Ein wohlhabendes Russland sei entscheidend für die Stabilität des internationalen Systems und ein nachhaltiger, wohlhabender Norden sei wiederum entscheidend für die Stabilität Russlands, da 20 Prozent des russischen BIPs dort erwirtschaftet werden (vgl. ebd.: 14). Kanada hebt das kommerzielle Interesse an der russischen Arktis und die komparativen Kostenvorteile im Be-

reich der Rohstofferschließung hervor, die gute Möglichkeiten für kanadische Investitionen bieten (vgl. ebd.: 15). Zudem plant Ottawa die intra-arktische Schifffahrt und den als Arktische Brücke bezeichneten Transportkorridor zwischen Eurasien und Nordamerika zu fördern (vgl. ebd.: 17). Dazu sollen Diskussionen innerhalb des AR über den Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen und die Verringerung der Transportkosten angestoßen sowie Handels- und Investitionsströme in die Polarregion erleichtert werden.

Das nächste Strategiepapier – „Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future" – veröffentlichte die konservative Regierung unter Premierminister Stephen Harper im Juli 2009, welches folgende vier Prioritäten benennt: (1) Ausübung arktischer Souveränität. (2) Förderung der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung, (3) Umweltschutz und (4) Verbesserung der nördlichen Regierungsführung (vgl. Government of Canada 2009: 2). Das im August 2010 vom Department of Global Affairs herausgegebene „Statement of Canada's Arctic Foreign Policy" behandelt auf Grundlage der „Northern Strategy" speziell die außenpolitischen Zielsetzungen Kanadas, die im Folgenden skizziert werden sollen. Die Ausübung arktischer Souveränität bildet eindeutig die wichtigste Säule der kanadischen Arktispolitik und soll im Wesentlichen durch militärische und juristische Maßnahmen umgesetzt werden. Seit 2007 hat die kanadische Regierung eine Reihe von Initiativen angekündigt, um die militärischen Kapazitäten im Norden zu stärken. Zu den bedeutendsten Investitionen gehören die Gründung eines Armeeausbildungszentrums in der Resolute Bay an der Nordwestpassage sowie die Erweiterung und Modernisierung der kanadischen Ranger, einer größtenteils aus indigenen Gemeinschaften bestehende Reserveeinheit für die militärische Präsenz in abgelegenen Gebieten Nordkanadas. Darüber hinaus plant Ottawa die Beschaffung eines neuen polaren Eisbrechers, den größten und leistungsstärksten Eisbrecher der kanadischen Küstenwache, sowie den Ausbau der Hafenanlage der früheren Blei-Zink-Mine in Nanisivik im Norden der Baffin-Insel zu einem Tiefseehafen (vgl. Government of Canada 2010: 6; Braune 2016: 108). Weiterhin will Kanada neue Patrouillenschiffe zur Überwachung investieren und den Nord-Luftraum als Teil des nordamerikanischen Luft- und Raumfahrt-Verteidigungskommandos in Zusammenarbeit mit den USA regelmäßig kontrollieren (vgl. Government of Canada 2010: 6). Diese Kapazitäten sollen die kanadische Präsenz in der Region erhöhen und zugleich die Reaktion auf „unvorhergesehene Ereignisse" verbessern (vgl. ebd.). Allerdings geht das Dokument nicht darauf ein, welche Ereignisse konkret die kanadische Souveränität in der Arktis gefährden können.

Eine weitere Strategie ist die Festlegung der nationalen Souveränität durch Regelungen des SRÜ. So strebt Kanada nach internationaler Anerkennung des gesamten Ausmaßes des erweiterten Festlandsockels und somit souveräne Rechte zur Bewirtschaftung der Meeresressourcen über die 200-Meilen-Zone hinaus zu sichern (vgl. ebd.: 7). Dazu sollte im Dezember 2013 ein entsprechender Antrag bei der Festlandsockelgrenzkommission (FSGK) eingereicht – wie auch

durchgeführt – und die dafür notwendigen geologischen Daten in Zusammenarbeit mit den benachbarten Küstenstaaten zur Maximierung der Datenerhebung gesammelt werden (vgl. ebd.). Zur Lösung von möglichen Überschneidungen mit den Einreichungen der Nachbarstaaten spricht sich Kanada für friedliche Mittel im Einklang mit dem Völkerrecht aus. Inwieweit Kanada angesichts der starken Betonung arktischer Souveränität zu Kompromissen in der maritimen Grenzziehung bereit ist, lässt sich anhand der verlautbarten Arktisstrategie jedoch hinterfragen. Seine Souveränität betont Kanada auch im Hinblick auf das gesteigerte Interesse nichtarktischer Staaten an der Region, so akzeptiere Ottawa keine grundsätzlichen Veränderungen der Governance-Struktur und rechtlichen Rahmenbedingungen (vgl. ebd.: 8). Von Bedeutung ist zudem der Anspruch, die Schifffahrt in der Nordwestpassage zu kontrollieren, da diese angeblich zu den inneren Gewässern Kanadas gehöre und somit anderen völkerrechtlichen Regelungen unterliege, wie die nachfolgenden Meereszonen (vgl. ebd.: 12).

Im Bereich der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung betont Kanada die Bedeutung einer nachhaltigen Entwicklung in Zusammenarbeit mit internationalen Institutionen wie dem AR und die Verbesserung des sozialen Wohlbefindens der nördlichen Gemeinschaften. Das Dokument legt zugrunde, dass die kanadische Arktis über ein erhebliches Potential an lebenden und nicht lebenden Ressourcen verfügt und etwa ein Fünftel der weltweiten Erdölvorkommen in der Arktis lagern könnten, weshalb Ottawa verstärkt in die Kartierung des Energie- und Mineralpotentials investieren will. Allerdings fehlt dabei jeglicher Hinweis, auf welche Quelle diese Annahmen beruhen. Im Vergleich mit den in Kapitel 2.3.1. angeführten Schätzungen lässt sich die Studie des USGS als Grundlage ausschließen. Zunächst will Kanada durch die Entwicklung gemeinsamer Vorschriften und Standards die geeigneten internationalen Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Arktis schaffen, Umweltkatastrophen durch Such- und Rettungsmaßnahmen vermeiden und die Bereitstellung von Navigationswarnungen und meteorologischen Diensten die Sicherheit des Seeverkehrs gewährleisten (vgl. ebd.: 10 f.). Zweitens plant Kanada die Handels- und Investitionsmöglichkeiten durch eine verbesserte Luft- und Seeverkehrsverbindungen und den Ausbau von Handelsbeziehungen mit arktischen und nichtarktischen Staaten wie denen in Zentralasien oder Osteuropa, zu fördern (vgl. ebd.: 13 f.).

Die Zusammenarbeit mit Russland erhält keinen gesonderten Stellenwert mehr in der kanadischen Arktispolitik und wird lediglich im Zusammenhang der Kooperation mit allen acht Arktisstaaten zur Förderung gemeinsamer Interessen wie Handel und Transport, Umweltschutz, die Rolle der indigenen Völker oder dem wissenschaftlichen Austausch erwähnt (vgl. ebd.: 23). Insgesamt werden kooperative multilaterale Perspektiven in beiden Strategiepapieren zugunsten des beschriebenen Fokus auf die Souveränität in den Hintergrund gedrängt, lediglich die Vereinigten Staaten werden als führender Partner für die Gestaltung arktischer Themen herausgestellt.

3.4. Norwegen

Durch den am 9. Februar 1920 in Paris unterzeichneten und am 14. August 1925 in Kraft getretenen Spitzbergenvertrag wurde Norwegen die volle Souveränität über den 300 sm von der norwegischen Nordküste entfernt liegenden Svalbard-Archipel (dt. Spitzbergen) zugestanden. Der Vertrag erlaubt seither allen Unterzeichnern, die Inseln und Hoheitsgewässer unter Berücksichtigung der Hoheitsrechte Norwegens gleichberechtigt zu wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Zwecken zu nutzen (vgl. Svalbard Treaty 1920; Bartsch 2011: 37). Zudem wurde festgelegt, dass Norwegen keine militärischen Stützpunkte auf Svalbard errichten bzw. deren Bau durch andere Staaten zulassen darf (vgl. ebd.). Die Fischereirechte innerhalb der 200-Meilen-Zone um den Archipel beansprucht Norwegen.

Im Dezember 2006 veröffentlichte die norwegische Regierung erstmals ihre offizielle Strategie[13] für die arktische Region, deren übergeordnetes Ziel die nachhaltige Entwicklung des Hohen Nordes durch die Herstellung eines Gleichgewichts zwischen dem Schutz der Umwelt und der Nutzung natürlicher Ressourcen ist (vgl. Haftendorn 2009). Die norwegischen Interessen sollen dabei im Wesentlichen durch (1) die Stärkung der nationalen Präsenz, (2) Erhöhung der Aktivitäten in wichtigen Handlungsfeldern auf nationaler und internationaler Ebene wie Umwelt- und Ressourcenmanagement, Sicherheits- und Notfallreaktionssysteme, Fischerei und Forschung, sowie (3) die Weiterentwicklung des Wissens zur effizienten Nutzung der Region gesichert werden (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Norway 2006: 7). Im März 2009 wurde eine überarbeitete Strategie herausgegeben, welche die grundlegenden politischen Leitlinien des vorherigen Dokuments fortsetzt und weiterentwickelt[14]. Das Dokument formuliert zusammenfassend folgende sieben Prioritäten (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Norway 2009):

(1) Die Entwicklung von Kenntnissen über die Umwelt des Hohen Nordens zur effizienten Ausschöpfung des wirtschaftlichen Potentials, u. a. durch eine verstärkte Kartierung des Meeresbodens, und Bewältigung neuer Herausforderungen;
(2) Die Verbesserung der Überwachung, Notfallreaktion und Seeverkehrssicherheitsysteme durch den Zugang zu integrierten Echtzeit-Informationen bspw. in Form eines satellitengestützten Schiffsidentifikationssystems sowie eine verstärkte Zusammenarbeit mit Russland, um auf diese Weise die Geschäftsentwicklung Norwegens zu sichern, da mögliche Ölkatastrophen aus norwegischer Sicht den eigenen Ruf beeinträchtigen könnten;
(3) Die Bekämpfung illegaler, ungemeldeter und unregulierter (IUU-) Fischerei in Zusammenarbeit mit den russischen Fischereibehörden zur Gewährleistung einer nachhaltigen

[13] Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs of Norway (2006): The Norwegian Governments High North Strategy, Oslo.
[14] Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs of Norway (2009): New Building Block in the North. The next Step in the Government's High North Strategy, Oslo.

Bewirtschaftung arktischer Fischressourcen, die eine wichtige Grundlage für die norwegische Wirtschaft und Besiedlung der nördlichsten Teile des Landes sind. Zudem beabsichtigt die Regierung, eine nachhaltige Entwicklung von Offshore-Erdöl zu fördern;

(4) Eine Zunahme des Seeverkehrs im Norden könnte zu einem größeren Bedarf an Onshore-Industrien wie z. B. Werften oder Produzenten von Schiffsausrüsten schaffen und zudem die Fischverarbeitung, mineralbezogenen Industrien oder den Tourismus vorantreiben, weshalb Onshore-Aktivitäten gefördert werden sollen;
(5) Die infrastrukturelle Weiterentwicklung;
(6) Die Ausübung von Souveränität durch eine verstärkte Präsenz norwegischer Streitkräfte im Hohen Norden und erhöhte Aktivitäten der Küstenwache, vor allem um die Fischereischutzzone um Svalbard und Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit;
(7) Die Sicherung der kulturellen Existenz indigener Völker.

3.5. Dänemark

Das Königreich Dänemark nimmt unter den Arktisstaaten eine gewisse Sonderrolle ein, da sich seine Zugehörigkeit zur arktischen Region erst durch die enge Verbindung mit Grönland[15] und den Färöer-Inseln ergibt. Im August 2011 veröffentlichte das dänische Ministerium für auswärtige Angelegenheiten ein umfassendes Strategiepapier zur Arktispolitik[16], welches im Wesentlichen auf ein im Jahr 2008 herausgegebenes Dokument basiert, in dem die Visionen für die Arktis im Zuge der globalen Erwärmung festgelegt wurden. In einer gleichberechtigten Partnerschaft zwischen den drei Teilen des Königreiches verfolgt die dänische Strategie folgende Interessen: (1) eine friedliche und sichere Arktis, in der Militarisierungstendenzen vermieden und die gegenseitig vorteilhafte Zusammenarbeit zwischen den arktischen Staaten gefördert wird, (2) die Realisierung des wirtschaftlichen Potentials der Arktis unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und sozialen Integration der Bevölkerung, mit (3) Respekt für das fragile Ökosystem der Arktis, sowie (4) eine enge Zusammenarbeit mit internationalen Partnern (vgl. Ministry of Foreign Affairs of Denmark 2011: 11).

Die dänische Regierung bewertet die Seerechtskonvention und etablierten Kooperationsforen als eine solide Grundlage für konstruktive Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Arktis und Lösung möglicher Konflikte. Im Rahmen der völkerrechtlichen Regelungen beabsichtigt Dänemark territoriale Ansprüche in der Nähe Grönlands und der Färöer-Inseln durch eine Festlandsockelerweiterung geltend zu machen – nördlich Grönlands schließt dieser Anspruch den geo-

[15] Grönland ist seit Juni 2009 innenpolitisch vollständig autonom, wird in allen außen- und verteidigungspolitischen Angelegenheiten jedoch von Dänemark vertreten.
[16] Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs of Denmark (2011): Strategy for the Arctic 2011-2020, Kopenhagen.

grafischen Nordpol ein – und hebt die „beispielhafte Forschungskooperation“ mit anderen Ländern wie Schweden, Kanada und Russland hervor (vgl. ebd.: 14). Ungelöste maritime Grenzfragen sollen, wie in der Erklärung von Ilulissat zwischen den Arktischen Fünf vereinbart, nach internationalem Recht gelöst und auf diese Weise der Frieden in der Region bewahrt werden. Unter dem ersten Punkt fasst Dänemark auch die Verbesserung der maritimen Sicherheit, die in erster Linie durch präventive Maßnahmen erfolgen soll. So spricht sich Dänemark als einziger Anrainerstaat dafür aus, dass Schiffe im Falle eines Unfalls ihre eigene Rettungsausrüstung benutzen sollen, bis die von den zuständigen Behörden angebotenen Maßnahmen zur Unterstützung eingesetzt werden können. Darüber hinaus ist die dänische Regierung darauf bedacht, die Notwendigkeit neuer Schifffahrtsroute zu untersuchen und umzusetzen, wenn es die Seeverkehrssicherheit fördert (vgl. ebd.: 18). Gleichzeitig betont Kopenhagen die Ausübung nationaler Souveränität in der Arktis durch eine verstärkte militärische Präsenz. Das Dokument bezieht sich diesbezüglich auf die Vereinbarung über die Verteidigung, „Danish Force Agreement 2010–2014“, die eine stärkere Fokussierung auf die Aufgaben der Streitkräfte in der Arktis beinhaltet. Genannt werden vier übergeordnete Initiativen: (1) Verschmelzung des Grönland- und Färöer-Kommandos zu einem gemeinsamen Arktis-Kommando, (2) Gründung einer Arctic Response Force aus bestehenden Streitkräften und Notfallvorsorgeeinheiten mit arktischen Kapazitäten, die in definierten Perioden die nationale Souveränität durchsetzt, z. B. durch militärische Übungen, (3) eine Risikoanalyse und (4) eine Analyse der zukünftigen Aufgaben der Streitkräfte (vgl. ebd.: 20). An dieser Stelle widerspricht sich die dänische Regierung offenbar in ihren Zielsetzungen, so spricht sie sich einerseits gegen eine Militarisierung der Arktisregion aus, betont jedoch gleichzeitig die Bedeutung zunehmender militärischer Präsenz für die Gewährleistung nationaler Souveränität. Somit würde auch Dänemark seinen Anteil zu einer Militarisierung der Region beitragen.

Die dänische Regierung definiert die wirtschaftliche Erschließung der Arktis unter Berücksichtigung des fragilen Ökosystems und sozialen Nachhaltigkeit als weitere politische Priorität der nationalen Arktispolitik. Der Fokus liegt dabei auf der Erschließung grönländischer Mineralressourcen unter den höchsten internationalen Standards und mit den größtmöglichen Erträgen für die Gesellschaft. Die Exploration soll in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden des dänischen Königreiches und internationalen Partnern erfolgen, wobei nicht explizit die arktischen Staaten als mögliche Kooperationspartner benannt werden (vgl. ebd.: 24). Darüber hinaus wird die Bedeutung der nachhaltigen Nutzung lebender Meeresressourcen wie Fisch für die grönländische und färöische Wirtschaftsentwicklung betont. Um IUU-Fischerei entgegenzuwirken, sollen wirksame Kontrollmechanismen und internationale Vereinbarungen über das potentiell attraktive Hochseegebiet des Arktischen Ozeans entwickelt werden. Dänemark ist damit der

einzige Arktisstaat, der in seinen Strategiepapieren offiziell auf die mögliche Problematik einer Überfischung arktischer Gewässer eingeht.
Im Bereich der internationalen Zusammenarbeit betont das Dokument die Bedeutung des AR als primäres Organ und der Arktischen Fünf als ergänzendes regionales Forum speziell in maritimen Fragen wie der Festlandsockelerweiterung. Um seine Interessen in der Arktis zu sichern, ist Dänemark jedoch gleichfalls an bilateralen Vereinbarungen mit nicht-arktischen Akteuren wie der EU oder den drei nordostasiatischen Ländern China, Südkorea und Japan interessiert, die ihr Interesse an der Erforschung der Region, den neuen Transportmöglichkeiten und der Ausbeutung arktischer Rohstoffe bekunden.

3.6. Schweden, Finnland und Island

Die schwedische Regierung formulierte ihre Interessen im Rahmen eines Strategiepapiers aus dem Jahr 2011, welches anlässlich der Übernahme des zweijährigen Vorsitzes des Arktischen Rates herausgegeben wurde. Angesichts des fehlenden unmittelbaren Zugangs zum Arktischen Ozean zielt die Strategie nicht auf die Beanspruchung von maritimen Hoheitsrechten, sondern auf die kooperative Einbindung schwedischer Interessen in Verhandlungen mit den Nachbarstaaten ab (vgl. Bartsch 2011: 47). Der AR wird als zentrales multilaterales Forum für arktische Fragen angesehen, dessen Rolle aus schwedischer Perspektive durch eine Erweiterung seines Mandats um weitere strategische Fragen wie gemeinsame Sicherheit oder sozioökonomische Entwicklung gestärkt werden soll (Government Offices of Sweden 2011: 19). Auf diese Weise soll die Notwendigkeit für die fünf Küstenstaaten reduziert werden, Entscheidungen im Rahmen der Arktischen Fünf zu treffen (vgl. ebd.: 22). Das Dokument betont, dass der Status des AR beibehalten werden muss und die drei Arktisstaaten Schweden, Finnland und Island trotz ihrer Standortnachteile gleichberechtigt in Entscheidungen einzubeziehen sind, sofern sie berechtige Interessen haben (vgl. ebd.). Im Gegensatz zu den Küstenstaaten bekundet Schweden kein direktes Interesse an energetischen Rohstoffen und einer Beteiligung an energiepolitischen Kooperationsinitiativen, jedoch spielt die schwedische Industrie eine Rolle in Industrien, die den Energiesektor unterstützen, bspw. in Bereichen des Seetransports. Grund dafür sind die erwarteten indirekten Wirkungen eines vermehrten Rohstoffabbaus. So vermutet die schwedische Regierung, dass in der Arktis produzierter Treibstoff die europäische Versorgungssicherheit und Preise auf den internationalen Märkten beeinflussen und der Zugang zu erhöhten Mengen an Flüssiggas zu mehr Freihandel auf den internationalen Gasmarkt führen könnte (vgl. ebd.: 37). In Kombination mit aktiven Anstrengungen zur Bekämpfung technischer Handelshemmnisse sieht Schweden die Möglichkeit für mehr Wirtschaftswachstum und Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus werden die industriepolitischen Interessen in der Barentssee hervorgehoben, die

vermeintlich große Erz-, Mineral-, Wald- und Fischressourcen beherbergt und damit aussichtsreiche Anknüpfungspunkte für die schwedische Wirtschaft bietet (vgl. Government Offices of Sweden 2011: 32; Bartsch 2011: 47). Im Vordergrund stehen die nachhaltige Entwicklung und der Umweltschutz durch die Entwicklung grenzüberschreitender Zusammenarbeit im Bereich See- und Luftrettung und strengerer Sicherheitsanforderungen für den Seeverkehr. Die arktischen Seewege werden als bedeutendster Transportweg angesehen, da sich nach schwedischer Argumentation einerseits Energie und Emissionen einsparen ließen und andererseits der Druck auf traditionelle Strecken sinkt (Government Offices of Sweden 2011: 34). Ebenfalls unter Berücksichtigung der Umwelt und des traditionellen Lebensstils der indigenen Völker beabsichtigt Schweden, den Tourismussektor weiter zu entwickeln. Das Strategiepapier hebt zudem hervor, dass wirtschaftliche Aktivitäten und Kooperationen in der Arktis stets im Einklang mit dem Völkerrecht durchzuführen sind, einschließlich einschlägiger bilateraler Abkommen (vgl. ebd.: 5). Der Zusammenarbeit mit anderen Staaten wird allerdings kein eigenständiges Kapitel gewährt, sondern lediglich in den einzelnen Bereichen der schwedischen Strategie angesprochen.

Die finnische Regierung verabschiedete erstmals im Jahr 2010 eine offizielle Strategie für die Arktisregion – Finnland war damit der erste EU-Mitgliedsstaat mit einer spezifischen Arktispolitik. Diese wurde im August 2013 basierend auf einer breiteren Vision für die Rolle Finnlands aktualisiert (vgl. Airoldi 2014: 23). Bedingt durch seine geografische Lage bekundet auch Finnland kein direktes Interesse an energetischen Rohstoffen, sondern fokussiert sich vielmehr darauf, die finnische Expertise in geplante Projekte einzubringen und in Finnland gefertigte Eisbrecher und spezialisierte Offshore-Schiffe zu exportieren (vgl. Prime Minister's Office Finland 2013: 29). Darüber hinaus fördert Finnland den Export von Umweltkompetenzen in arktische Gebiete, bspw. im Bereich der Verhinderung von Ölverschmutzungen (vgl. ebd.). Des Weiteren betont das Dokument, dass die finnischen Verteidigungskräfte aufgrund ihrer Expertise und des geeigneten Materials über „hervorragende" Operationsfähigkeiten für kalte Gebiete und zudem über umfangreiche Trainings- und Übungsgebiete in der Arktis verfügen (vgl. ebd.). Eines der wichtigsten Ziele Finnlands ist die Stärkung der multilateralen Kooperation auf regionaler und globaler Ebene, um eigene arktische Ziele zu verfolgen und globalen Bedrohungen zuvorzukommen. Die Strategie befürwortet die Erweiterung des AR zu einer internationalen vertragsorientierten Organisation und die Ergänzung durch bilaterale Partnerschaften (vgl. ebd.: 44). Zudem beabsichtigt die finnische Regierung, die EU bei der Weiterentwicklung ihrer Arktispolitik zu unterstützen.
Im September 2016 skizzierte Helsinki die grundsätzlichen Prioritäten der 2013 herausgegebenen Arktisstrategie. Zu den außenpolitischen Kernelementen der Arktispolitik gehören (1) die Stärkung der sicherheitspolitischen Stabilität durch eine kontinuierliche und aktive multilaterale

Zusammenarbeit, welche auch zur friedlichen Lösung bestehender und potentieller Konflikte beiträgt, (2) die wirtschaftliche Förderung im Einklang mit den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung, (3) die Positionierung Finnlands als führender Akteur in der internationalen Arktispolitik, (4) die verstärkte Nutzung finnischer Expertise zur infrastrukturellen Entwicklung und (5) die Förderung der Interessen indigener Völker (vgl. Prime Minister's Office Finland 2016: 1 f.).

Eine im März 2011 herausgegebene Parlamentsresolution[17] formuliert die Grundzüge der isländischen Arktispolitik und hält darin ausdrücklich fest, dass die eigene exklusive Wirtschaftszone innerhalb des nördlichen Polarkreises liegt und Island nach dem im Jahr 1981 mit Norwegen unterzeichnetem Abkommen Hoheitsrechte jenseits der 200-Seemeilen-Zone über die Schelfgebiete in der norwegische See besitzt und damit faktisch eine arktische Nation sei (vgl. Althingi 2011). Der AR wird als wichtigstes Gremium internationaler Kooperation betrachtet, dessen Gewicht bei Entscheidungen über arktische Fragen gestärkt werden soll. Das isländische Parlament kritisiert, dass Mitglieder des AR, d. h. Island, Finnland, Schweden und Vertreter der indigenen Völker von den Treffen der fünf Anrainerstaaten in Ilulissat, Grönland im Jahr 2008 und Chelsea, Kanada im Jahr 2010 ausgeschlossen wurden und betont diesbezüglich, dass weitere Anstrengungen, die den AR und die isländischen Interessen in der Region untergraben können, zukünftig verhindert werden müssen (vgl. ebd.). Aus dem Strategiepapier kristallisiert sich deutlich die Sorge Islands heraus, aufgrund seiner geografischen Lage nicht als vollwertige arktische Nation betrachtet zu werden und somit kein entsprechendes Gewicht in Entscheidungsfragen über die zukünftige Entwicklung des arktischen Raumes zu erhalten. Im Vordergrund steht daher, die außenpolitische Wahrnehmung Islands als arktischen Akteur und Küstenstaat zu stärken. Letzteres ist vor allem durch die starke Abhängigkeit der isländischen Wirtschaft von der Fischerei- und Tourismusindustrie zu erklären. Indem sich das Dokument an dieser Stelle hauptsächlich auf eine rechtliche Gleichsetzung mit den anderen Küstenstaaten fokussiert, wird die Bedeutung eines Selbstverständnisses, das alle acht Arktisstaaten gleichermaßen umfasst, geschwächt.

Als weitere strategische Prioritäten formuliert das Dokument die Stärkung der Zusammenarbeit mit den Färöer-Inseln und Grönland, eine nachhaltige Ressourcennutzung sowie den Aufbau von Partnerschaften und Vereinbarungen zu Fragen der isländischen Interessen, auch mit nichtarktischen Staaten und die Sicherung von Sicherheitsinteressen in der Arktis durch zivile Mittel und in Zusammenarbeit mit den arktischen Ländern, ohne jegliche Art der Militarisierung (vgl. ebd.).

[17] Siehe dazu: A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy, angenommen vom isländischen Parlament (Althingi) in Reykjavik am 28.03.2011 (ohne Seitenzahlen).

3.7. Globale Erwartungen am Beispiel der Europäischen Union und Chinas

Nachdem in den vorherigen Kapiteln die nationalen Interessen der acht Arktisstaaten untersucht wurden, werden in diesem Kapitel abschließend die mit den geopolitischen Veränderungen des arktischen Raumes verbundenen globalen Erwartungen am Beispiel der Europäischen Union und der VR China betrachtet.

Das Staatsgebiet von vier EU-Mitgliedsstaaten (Dänemark, Schweden, Finnland und Island) liegt teilweise in der Arktis und das benachbarte Norwegen ist Mitglied des Europäischen Wirtschaftsraumes, wodurch die EU und ihre assoziierten Staaten mehr als die Hälfte der zahlenmäßigen Mitgliedschaft des AR umfasst (vgl. Europäisches Parlament 2008). Die Europäische Union tritt als eigenständiger Akteur in der Arktis auf und hat insgesamt acht Dokumente zur Entwicklung einer eigenen Arktispolitik veröffentlicht, von denen im Folgenden die wichtigsten herangezogen und die wesentlichen geäußerten Aspekte zur Analyse der Interessenlage skizziert werden.

Im Oktober 2008 veröffentlichte das Europäische Parlament (EP) mit der Resolution zur arktischen Governance[18] erstmals ein offizielles Strategiepapier, welches die Entwicklung der EU-Arktispolitik initiierte. Das Parlament leitet die Resolution mit der Erwägung ein, dass die geopolitische und strategische Bedeutung der Region zunimmt, wie die Verankerung einer russischen Flagge auf dem Meeresboden unterhalb des Nordpols im August 2007 symbolisierte und die Arktis bislang nicht durch spezifisch formulierte multilaterale Normen geregelt sei (vgl. EP 2008). Von besonderer Relevanz ist die Aufforderung an die Europäische Kommission (EK), eine proaktive Rolle in der Arktis zu übernehmen und als ersten Schritt den Beobachterstatus im AR zu beantragen. Das Parlament schlägt weiterhin vor, die Verabschiedung eines internationalen Vertrages zum Schutz der Arktis nach dem Vorbild des Antarktis-Vertrages aus dem Jahr 1959 zu fördern, der als minimalsten Ausgangspunkt die unbevölkerte und nicht beanspruchte Fläche im Zentrum des Arktischen Ozeans umfassen könnte (vgl. ebd.).

Im selben Jahr verabschiedete die Europäische Kommission ihre erste Arktisstrategie, die als Mitteilung dem Europaparlament und dem Europäischen Rat vorgelegt wurde[19]. Das Kommissionspapier nennt drei Hauptziele: (1) Schutz und Erhalt der Arktis im Einvernehmen mit der einheimischen Bevölkerung, (2) Förderung einer nachhaltigen Ressourcennutzung und (3) Beitrag zu einer besseren multilateralen Governance (vgl. EK 2008: 3). Als wichtigste Ziele für die wirtschaftliche Entwicklung definiert die EU ein verstärktes Engagement für die Grundlagen

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

[19] 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.

einer langfristigen Zusammenarbeit, insbesondere mit Norwegen und Russland, um eine nachhaltige und umweltverträgliche Exploration und Förderung von Erdöl- und Erdgasvorkommen in der Arktis zu erleichtern und auf diese Weise die Energie- und allgemeine Rohstoffversorgungssicherheit in der EU zu verbessern (vgl. ebd.: 7). Im Vordergrund steht hierbei die Entwicklung von Offshore-Technologien mithilfe europäischer Expertise. Des Weiteren betont die Mitteilung, dass ein internationaler Rechtsrahmen für die Hohe See geschaffen werden muss, um eine nachhaltige Befischung zu gewährleisten. Zudem beabsichtigt die EU, den Aufbau der Handelsschifffahrt zu unterstützen und gleichzeitig auf strengere Sicherheits- und Umweltstandards hinzuarbeiten (vgl. ebd.: 9). So könnte sicherere Navigation in den arktischen Gewässern und bessere Vorhersagbarkeit von Eisbewegungen bspw. durch das Galileo-Satellitensystem ermöglicht werden. Die EU sieht einen Wettbewerbsvorsprung der europäischen Werften in der Entwicklung von Technologien, die für die Anwendung unter arktischen Bedingungen geeignet sind und bezeichnet den Bau von umweltverträglichen Schiffen als „wichtiges Kapitel für die Zukunft“ (vgl. ebd.: 10). Die Mitgliedsstaaten sollen ferner den Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt und das Recht auf friedliche Durchfahrt für die neuen Seewege verteidigen und sich dafür einsetzen, dass diskriminierende Verhaltensweisen wie Gebühren, Auflagen oder Vorschriften der Küstenstaaten gegenüber Handelsschiffen aus Drittländern vermieden werden (vgl. ebd.).

Die Kommission geht nicht auf die vom Parlament vorgeschlagene Entwicklung eines Arktis-Vertrages ein, sondern erkennt das SRÜ als geeignete Rechtsrahmen für die Regulierung von arktischen Angelegenheiten an. Als wesentliche Probleme im Zusammenhang mit der Governance betrachtet die EU allerdings die Fragmentierung des rechtlichen Rahmens, den Mangel an wirksamen Instrumenten zur Durchsetzung von Regeln und das Fehlen eines politischen Gesamtkonzepts (vgl. ebd.: 12). Die EU spricht sich daher für eine stärkere Zusammenarbeit auf Grundlage der Seerechtskonvention aus, die u. a. Sicherheit und Stabilität, ein strenges Umweltmanagement unter Einhaltung des Vorsorgeprinzips sowie einen freien und gleichberechtigten Zugang zu arktischen Rohstoffen sicherstellen soll (vgl. EK 2008: 12; Braune 2016: 111). Die Kommission steht dem bestehenden Rechtsrahmen demzufolge kritisch gegenüber, schlägt jedoch keine neuen Rechtsinstrumente vor.

Im Juni 2012 veröffentlichten die Kommission und dem damals neu gegründeten Europäischen Auswärtigen Dienst eine gemeinsame Mitteilung, die auf drei weiterentwickelten politischen Zielen basierte: (1) Unterstützung der Arktisforschung zur Bewältigung von Umweltherausforderungen, (2) Verantwortungsbewusstsein zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Arktis auf der Grundlage einer nachhaltigen Ressourcennutzung und (3) Intensivierung des konstruktiven Engagements und Dialogs mit den Arktisstaaten, indigenen Völkern und anderen Partnern (vgl. EK 2012: 4).

Die im April 2016 von der Kommission verabschiedete Mitteilung ist das bis dato aktuellste Dokument zur europäischen Arktispolitik und thematisiert erstmals konkret das Interesse an einer bilateralen Zusammenarbeit mit nicht-arktischen Staaten wie China, Indien, Japan, Südkorea oder Singapur in Fragen gemeinsamen Interesses (vgl. EK 2016: 15).
Ein konstantes Element in allen Verlautbarungen der EU ist die Bestrebung, den Beobachterstatus im AR zu erhalten, um die Zusammenarbeit mit den Arktisstaaten zu intensivieren und einen positiven Beitrag zur Arbeit des AR zu leisten – bereits im Dezember 2008 stellte die EU einen entsprechenden Antrag. Während das Kiruna Arctic Council Ministerium andere Bewerber wie China und Indien als neue Beobachterstaaten begrüßte, wurde über den Antrag der EU keine endgültige Entscheidung getroffen. Stattdessen wurde die EU zu den Ratssitzungen als Beobachter auf ad-hoc-Basis eingeladen. Die Beschlüsse über die Zulassung von Beobachtern erteilen alle ständigen Mitgliedern im Konsens (vgl. Airoldi 2014: 18). Zunächst kam es zu Kontroversen mit den indigenen Bevölkerungsgruppen über das von der EU verhängte Importverbot für Robbenprodukte (vgl. Braune 2016: 113; Arctic Council 2015). Obwohl man diesbezüglich eine Einigung mit Kanada erzielte, konnte der erforderliche Konsens auch auf den nachfolgenden Ministertreffen 2015 und 2017 nicht erreicht werden. Grund dafür könnte die gegenwärtige Verschlechterung der Beziehungen Europas zu Russland sein, so umfassen die Sanktionen Brüssels zugleich Ölprojekte in der russischen Arktis (vgl. Arctic Council 2015). An dieser Stelle zeichnet sich bereits ab, dass politische Entwicklungen außerhalb der Arktis die Dynamik zwischen den Akteuren beeinflusst. Dies könnte möglicherweise auch auf andere in Kapitel 2.3. dargestellte Bereiche zutreffen, weshalb auf die sog. Spillover-Effekte im nachfolgenden Analysekapitel näher eingegangen wird.

Die Volksrepublik China hat im Gegensatz zur EU bislang kein offizielles Dokument über ihre Arktispolitik veröffentlicht, was zunächst darauf hindeuten könnte, dass die Region keine große außenpolitische Bedeutung für Peking besitzt. Doch im vergangenen Jahrzehnt hat sich China zu einem zunehmend aktiven Akteur in der Arktis entwickelt. Als Unterzeichner des Spitzbergen-Vertrags gründete China im Jahr 2004 ihre erste arktische Forschungsstation im norwegischen Svalbard. Seit 2007 war China ein ad-hoc-Beobachter bei den Treffen des AR und erlangte, wie bereits erwähnt, im Mai 2013 den permanenten Beobachterstatus. Dadurch ist es China zwar nicht möglich, an Entscheidungsprozessen teilzunehmen, aber er garantiert den Zugang zu allen Sitzungen und Aktivitäten (vgl. Kopra 2013: 4).
Im März 2010 erklärte Yin Zhuo, Konteradmiral der chinesischen Volksbefreiungsarmee, dass die Arktis allen Menschen der Welt gehöre und keine Nation Souveränität über das Gebiet hat (vgl. Chang 2010; Dawnay 2013). Zhuo stützt seinen expansiven Anspruch auf das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen – im Vordergrund steht diesbezüglich Art. 89, nach

dem kein Staat den Anspruch erheben darf, irgendeinen Teil der Hohen See seiner Souveränität zu unterstellen (vgl. SRÜ 1982: Art. 89). Als Hohe See werden jene Teile des Meeres bezeichnet, die nicht zur AWZ, zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates oder zu den Archipelgewässern eines Archipelstaats gehören (vgl. SRÜ 1982: Art. 86). Jedoch übersieht Zhuo dabei die nach Art. 76 völkerrechtlich zulässige Erweiterung des Festlandsockels über die 200-Meilen-Zone hinaus, wodurch ein Küstenstaat souveräne Rechte zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen über dem Festlandsockel geltend machen kann (vgl. ebd.: Art. 76). Eine Festlandsockelerweiterung ginge zulasten der Rechte nicht-arktischer Staaten, die das Hochseegebiet zur Erkundung und Bewirtschaftung nutzen dürfen, da völkerrechtlich die Freiheit der Hohen See gilt (vgl. ebd.: Art. 87). In wenigen Worten hatte Zhuo allgemein akzeptierte und insbesondere in den westlichen Medien vielzitierte Vorstellungen über Pekings Absichten in der Arktis aufgebaut (vgl. Chang 2010; Wright 2013). Inwieweit diese Aussage tatsächlich die Interessen der chinesischen Regierung widerspiegelt, kann an dieser Stelle aufgrund fehlender offizieller Dokumente nicht nachgewiesen werden. Allerdings ist die Regierungsebene der VR China eng mit dem Militär verknüpft, wie Timothy Wright in seiner Ausarbeitung „China's New Arctic Strategem" für das Journal of Military and Strategic Studies zu bedenken gibt, weshalb die angeführte Aussage durchaus eine Tendenz der chinesischen Arktispolitik vermitteln könnte. Es lässt sich insgesamt festhalten, dass diese Position mit den bekundeten Interessen der fünf Küstenstaaten nicht in Einklang zu bringen wäre. An dieser Stelle entsteht die Frage, ob das SRÜ der von Zhuo vorgebrachten Argumentation tatsächlich eine rechtliche Grundlage bietet, oder ob es sich lediglich um eine (bewusste) Fehlinterpretation handelt. Dieser Frage wird in Kapitel 4.3.1. ausführlicher nachgegangen, da die völkerrechtlichen Regelungen eine wesentliche Komponente zur Einschätzung des möglichen Konfliktpotentials darstellen.

Im Juli 2009 hielt der damalige stellvertretende Außenminister Hu Zhengyue im Rahmen der High North Study Tour in Spitzbergen eine öffentliche Rede zur chinesischen Sichtweise auf die arktische Zusammenarbeit[20], die verhältnismäßig zurückhaltende Absichten beinhaltet. Diese Rede wurde in einer weiterentwickelten Fassung im Juli 2010 auf der offiziellen Seite des chinesischen Außenministeriums veröffentlicht und skizziert vier Elemente, die eine gegenseitig vorteilhafte Partnerschaft enthalten sollte. Erstens sollen arktische und nicht-arktische Staaten die Rechte des anderen nach dem Völkerrecht anerkennen und respektieren (vgl. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China 2010). Zweitens sollen gegenseitiges Vertrauen und Verständnis die „politische Garantie" für die Zusammenarbeit bilden. So haben externe Akteure angesichts transregionaler Implikationen bestimmter arktischer Fragen wie den Klimawandel ebenfalls legitime Interessen in der Region, weshalb China eigenen Angaben zu-

[20] Siehe dazu: Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2010): China's View on Arctic Cooperation.

folge eine unentbehrliche Rolle in der arktischen Governance spielen sollte (vgl. ebd.). Drittens soll eine Zusammenarbeit in der wissenschaftlichen Forschung gefördert werden, um transregionale Fragen gemeinsam zu bewältigen. Viertens sollen Frieden, Stabilität und nachhaltige Entwicklung als gemeinsame Ziele die Partnerschaft prägen (vgl. ebd.). Demzufolge respektiert die VR China die Souveränität arktischer Staaten und strebt an, eine gegenseitig vorteilhafte Kooperation in arktischen Angelegenheiten zu fördern, was teilweise in Widerspruch mit der oben dargelegten Sichtweise steht (vgl. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China 2010; Guoqiang 2013). Doch welche grundsätzlichen Interessen besitzt die VR China überhaupt an der Arktisregion?

Zur Begründung des chinesischen Interesses an einer verstärkten Zusammenarbeit mit den Arktisstaaten skizziert der öffentliche Eintrag folgende Punkte: (1) Durch die geografische Lage Chinas auf der nördlichen Hemisphäre haben klimatische Veränderungen in der Arktis direkten Einfluss auf das Wetter, das ökologische Umfeld, die landwirtschaftliche Produktion und andere soziale und wirtschaftliche Aktivitäten des Landes (vgl. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China 2010; Guoqiang 2013). (2) Die Arktis ist ein einzigartiger Standort zur wissenschaftlichen Erforschung des Klimawandels und Auswirkungen auf die Region. (3) Die potentiellen Auswirkungen geöffnete arktischer Seewege auf die globale Schifffahrt, Energieaktivitäten und den Handel werden auch die chinesische Wirtschaft beeinflussen (vgl. ebd.).

Anhand der genannten Punkte kristallisiert sich heraus, dass im Vordergrund der chinesischen Bemühungen um mehr Einfluss in der Region ökonomische Interessen stehen könnten. Diese Überlegung könnte angesichts der begrenzten inländischen Ressourcenbasis Chinas und der fortschreitenden Industrialisierung und Urbanisierung sowie boomenden Transport- und Fertigungssektoren durchaus plausibel sein (vgl. Rainwater 2013: 64). Lina Jakobson, die zu den zentralen Autoren wissenschaftlicher Studien über die arktischen Aktivitäten der chinesischen Regierung gehört, verweist darauf, dass diese stets im Kontext der allgemeinen außenpolitischen Ziele beurteilt werden müssen. Zu denen gehört neben der politischen Stabilität, der souveränen Sicherheit und der territorialen Integrität des Landes auch eine nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung (vgl. Jakobson 2012: 20). Die VR China ist der zweitgrößte Importeur und Ölverbraucher der Welt, sodass mögliche Versorgungsstörungen oder Engpässe die anhaltende wirtschaftliche Dynamik des Landes gefährden könnten (vgl. ebd.). Bis zum Jahr 2035 könnten die Nettoimporte ca. 13 Mio. Barrel Öl pro Tag erreichen, derzeit liegen sie bei etwa 9 Mio. Barrel pro Tag (vgl. ebd.). Im Bereich der Schifffahrt zeigte Peking sein Interesse an der künftigen wirtschaftlichen Öffnung der NOP für die kommerzielle Schifffahrt im August/ September 2013, als ein chinesisches Frachtschiff vom Hafen Dalian nach Rotterdam in 33 Tagen über die arktische Route fuhr und damit etwa zwei Wochen Transitzeit einsparte (vgl. Lanteigne 2013: 31 f.).

3.8. Konvergierende und divergierende Interessen

Im folgenden Kapitel werden die konvergierenden und divergierenden Interessen der vorgestellten Akteure herausgearbeitet, um ein abschließendes Gesamtbild über die außenpolitischen Zielsetzungen in der Arktis zu geben. Zunächst ist festzuhalten, das sich auch aus konvergierenden Interessen Konflikte entwickeln können, wenn die Handlungen der beteiligten Akteure auf dasselbe Ziel ausgerichtet sind, welches nicht gleichzeitig und/ oder im gleichen Raum erreicht werden kann (vgl. Jahn 1973: 376). Bei Interessen handelt es sich um Verhaltensrichtungen, die keine real existenten raumzeitlichen Zustände antizipieren (vgl. ebd.). Interessenskonflikte können folglich als antizipierte Konflikte beschrieben werden, die sich in der Zukunft zu manifesten Konflikten entwickeln können (vgl. ebd.). Für die Einschätzung des Konfliktpotentials sind demnach beide Kategorien relevant.

Die nachhaltige Entwicklung der erwarteten Öl- und Gasvorkommen als wichtiger Beitrag zur gesicherten Energieversorgung, verringerten Abhängigkeit von importiertem Öl und Erhöhung des Wohlstandes der eigenen, vorwiegend nordischen Bevölkerung nimmt mehrheitlich einen großen Stellenwert in den Strategiepapieren der Küstenstaaten ein. Im Vordergrund steht vor allem die Erschließung neuer Offshore-Lagerstätten durch eine verstärkte, gegenseitig vorteilhafte Zusammenarbeit. Dieses strategische Vorgehen basiert möglicherweise darauf, dass nicht alle Staaten über die erforderlichen Technologien zur Exploration und Rohstofferschließung im Meer verfügen und die Vorkommen erwartungsgemäß nicht gleichmäßig auf die jeweiligen Küstenstaaten verteilt sind. Die arktischen Staaten ohne unmittelbaren Zugang zum Arktischen Ozean hingegen äußern kein direktes Interesse an energetischen Rohstoffen, sondern konzentrieren sich auf eine Beteiligung an jenen Industrien, die den Energiesektor unterstützen sowie die Vermittlung von Expertise z. B. beim Bau von Schiffen, die für kalte Regionen tauglich sind. Die Entwicklung energetischer Rohstoffe ist folglich mit vielen anderen Industrien und wirtschaftlichen Erwägungen verbunden. Erwähnenswert ist in diesem Kontext, dass sich absehen von Russland alle Arktisstaaten und die EU auf die Studie des U.S. Geological Survey aus dem Jahr 2008 bzw. 2000 beziehen, um ihre ökonomischen Interessen in der Arktis zu untermauern (vgl. The White House 2013: 5; Government of Canada 2010: 10; Norwegian Ministry of Foreign Affairs 2006: 14; Ministry of Foreign Affairs of Denmark 2011: 24; Government Offices of Sweden 2011: 7; Prime Minister's Office Finland 2013: 28; Althingi 2011; EK 2008: 7; EK 2012: 3; EK 2016: 8). Aus wissenschaftlich methodischer Sicht ist dies durchaus bedenklich, da beide Studien, wie bereits erläutert, auf statistischen Berechnungen beruhen und keine verlässlichen Aussagen über die tatsächlich existierenden Mengen an Öl- und Gasressourcen treffen können. Zwar beabsichtigen die Küstenstaaten eine weitergehende Erkundung und Kartierung des Arktischen Ozeans, um die erwarteten Vorkommen zu lokalisieren, allerdings wird

mit diesen strategischen Maßnahmen den Unsicherheiten der Schätzungen nicht hinreichend Rechnung getragen, wenn es um die zukünftige Versorgungssicherung mit Rohstoffen und die Vermeidung von möglichen Konfliktlinien im Zuge ökonomischer Interessen geht. Diese Feststellungen müssen zu der Frage veranlassen, warum keiner der Staaten beabsichtigt, zusätzliche Absicherungen durch wissenschaftliche Studien in Auftrag zu geben. Die Verifizierung von möglichen Lagerstätten durch entsprechende Bohrungen ist mit hohem Aufwand und hohen Kosten verbunden, sodass die Staaten prinzipiell anstreben müssten, die Ergebnisse des USGS von weiteren Forschungseinrichtungen untermauern zu lassen. Anhand der untersuchten Strategiepapiere steht dies offenbar nicht im Vordergrund der Bestrebungen der jeweiligen Regierungen. An dieser Stelle kann keine Aussage darüber getroffen werden, welche Maßnahmen die einzelnen Akteure jenseits der offiziell herausgegebenen Dokumente verfolgen. Anhand der sehr übersichtlichen Anzahl an Studien zu den Öl- und Gaslagerstätten des Arktischen Ozeans lässt sich jedoch die Vermutung äußern, dass die Ergebnisse des USGS keiner weiterreichenden wissenschaftlichen Verifizierung unterzogen werden.

Aus der von allen Küstenstaaten beabsichtigten Erschließung arktischer Öl- und Gasvorkommen geht die Festlandsockelerweiterung im Einklang mit den völkerrechtlichen Regelungen durch eine Antragstellung bei der FSGK als weiteres konvergierendes Interesse hervor. Abgesehen von den USA, die aufgrund der fehlenden Ratifizierung des SRÜs keine offiziellen maritimen Ansprüche stellen können, zielen alle Anrainer auf eine solche Ausdehnung ihrer 200-Meilen-Zone im Arktischen Ozean ab, um sich auf diese Weise souveräne Rechte zur Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen zu sichern. Alle Staaten verweisen in ihren Dokumenten auf die mögliche Problematik überlappender Ansprüche zur Festlandsockelerweiterung, welche auf friedliche Weise im Einklang mit dem Völkerrecht und in Zusammenarbeit mit den jeweils involvierten Akteuren gelöst werden soll. Es kristallisiert sich an einigen Stellen jedoch heraus, dass die Lösung derartiger Dispute den nationalen Interessen unterliegen könnte. Dies gilt insbesondere für die kanadische Regierung, die die ambitionierteste Position vertritt. Sie betrachtet die Festlandsockelerweiterung im Wesentlichen als juristisches Instrument zur Ausdehnung arktischer Souveränität, die in den kanadischen Dokumenten den höchsten Stellenwert einnimmt.

Als konvergierende Interessen lassen sich darüber hinaus die Aufrechterhaltung der Arktis als Zone des Friedens und der Kooperation sowie die kommerzielle Nutzung der arktischen Seewege erkennen. Die Anrainerstaaten wollen die intra-arktische Schifffahrt und den Transportkorridor zwischen Eurasien und Nordamerika fördern, indem sie die Küsteninfrastruktur u. a. durch den Bau von Hafenanlagen verbessern, die Navigationssicherheit durch die Einrichtung eines integrierten Überwachungssystems sowie die Reaktion auf mögliche Unfälle durch ein koordiniertes Such- und Rettungssystem gewährleisten. Im Bereich der arktischen Schifffahrt lassen

sich jedoch auch divergierende Interessen erkennen. Während die USA sich für eine Wahrung des Grundsatzes der Freiheit der Schifffahrt nach dem Völkergewohnheitsrecht und dem SRÜ einsetzen wollen, betrachtet Kanada die Nordwestpassage als internes Gewässer, woraus das Recht zur vollständigen Kontrolle der Schifffahrt innerhalb dieses Seeweges berechtigen würde. Die sich hier abzeichnenden Konfliktlinien werden in Kapitel 4.1. ausführlicher betrachtet.
Weiterhin stimmen die Zielsetzungen der arktischen Staaten darin überein, die wesentlichen Kampffähigkeiten der konventionellen Streitkräfte zum Schutz und zur Verteidigung der eigenen Staatsgrenzen in der Arktis zu sichern und durch verstärkte militärische Präsenz die nationale Souveränität im Kontext der neuen maritimen Erreichbarkeit auszuüben.
Zwar verweisen die Strategiepapiere mehrheitlich darauf, den Frieden in der Arktis bewahren zu wollen, dennoch steht die Sicherung militärischer Präsenz und Operationsfähigkeit deutlich im Vordergrund. Zudem äußern nahezu alle Küstenstaaten, die militärische Sicherheit unter verschiedenen politischen Situationen gewährleisten, sich gegen Angriffe über die Arktis verteidigen und auf unvorhergesehene Ereignisse schnell reagieren zu wollen. Auf welche möglichen unvorhersehbaren Situationen sich die Akteure beziehen, wird in ihren offiziellen Verlautbarungen jedoch nicht ersichtlich, sodass an dieser Stelle lediglich spekuliert werden kann. Einen Hinweis könnten die Dokumente der USA liefern, die in einer verstärkten Zusammenarbeit auch ein Mittel sehen, um das Wiederauftreten traditioneller Bedrohungen zu verhindern. Ähnliche Anmerkungen lassen sich in den kanadischen Dokumenten finden, so hält Kanada es für notwendig, die russischen Nachbarn bei einer wirtschaftlichen Erschließung der Arktis zu unterstützen, da ein wohlhabendes Russland entscheidend für die Stabilität des internationalen Systems sei. Allerdings ist zu beachten, dass sich diese Aussagen im kanadischen Strategiepapier aus dem Jahr 2000 wiederfinden und somit in deutlich geringerem Abstand zum Ende des Kalten Krieges als zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Dennoch scheinen die militärstrategischen Überlegungen, die aus den Erfahrungen des Kalten Krieges erwachsen, weiterhin eine Rolle in der Arktispolitik der Anrainerstaaten zu spielen. Möglicherweise könnte im Bereich sicherheitspolitischer Erwägungen auch die zunehmend aktivere Rolle externer Akteure wie China bedeutsam sein. Zwar ist das Hochseegebiet des Arktischen Ozeans aufgrund seiner Eisbedeckung gegenwärtig kaum zugänglich, allerdings könnte sich dies in den kommenden Jahrzehnten allmählich ändern. Dadurch könnte sich das Bedürfnis zur Demonstration von arktischer Souveränität entwickelt haben.
Des Weiteren betrachteten alle arktischen Staaten den Arktischen Rat als primäres Forum für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, jedoch unterscheiden sich die Interessen hinsichtlich der zukünftigen rechtlichen Gestaltung des regionalen Forums. Die USA betonen, dass sich das Mandat des Arktischen Rates nicht verändern darf, sodass sicherheitspolitischen Fragen weiterhin den nationalen Regierungen obliegen. Auch die kanadische Regierung lehnt grundsätzliche

Veränderungen in der Governance-Struktur und den rechtlichen Rahmenbedingungen nachdrücklich ab. Die Arktisstaaten ohne unmittelbaren Zugang zum Nordpolarmeer befürworten hingegen eine Erweiterung des Mandats um weitere strategische Fragen wie die gemeinsame Sicherheit. Sie befürchten den Verlust eines gemeinsamen arktischen Selbstverständnisses, das alle acht Staaten gleichermaßen umfasst, zugunsten eines Forums, in dem die fünf Küstenstaaten arktische Angelegenheiten unter Ausschluss weiterer Akteure klären.

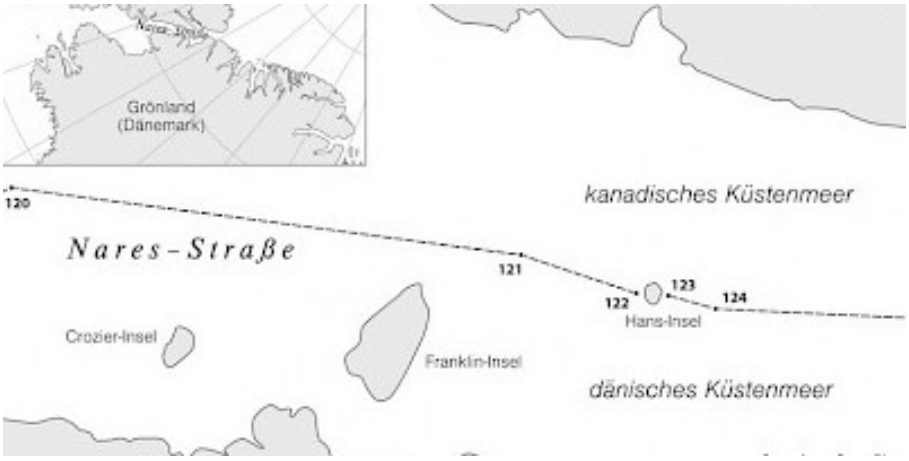
4. Analyse des internationalen Konfliktpotentials

Nachdem im vorherigen Kapitel die Interessenlage der zentralen Akteure untersucht worden ist, wird im Folgenden das internationale Konfliktpotential in der Arktis analysiert. Dabei werden zunächst die bereits bestehenden Konfliktlinien dargestellt und für die Konfliktanalyse relevante Fragestellungen nochmals herausgearbeitet. Anschließend werden die in Kapitel 2.3. vorgestellten wirtschafts- und sicherheitspolitischen Konfliktmotive gesondert betrachtet und basierend auf den bisher erarbeiteten Ergebnissen das Konfliktpotential der jeweiligen geopolitischen Merkmale bewertet. Dabei soll auch aufgezeigt werden, welche möglichen Konflikte sich aus langfristiger Perspektive über die nachfolgend genannten Konfliktlinien hinaus entwickeln könnten. Darauf aufbauend werden zuletzt die wesentlichen, in der Forschungsliteratur diskutierten Lösungsmöglichkeiten betrachtet und hinsichtlich ihres voraussichtlichen Wirkungsgrades bewertet, um das Konfliktpotential in seiner Komplexität genauer erfassen und eine abschließende Einschätzung geben zu können.

4.1. Gegenwärtige Konfliktlinien

Erstens beanspruchen sowohl Kanada als auch Dänemark die kleine (1,3 km²), unbewohnte und vegetationslose Hans-Insel inmitten des Kennedy-Kanals zwischen der kanadischen Ellesmere-Insel und Nordgrönland. Die Insel fällt in die zwölf Seemeilen breiten Territorialgewässer, sodass beide Seiten nach internationalem Recht souveräne Ansprüche stellen können. Die Ursprünge dieses Streits gehen auf das Jahr 1933 zurück, als der Ständige Internationale Gerichtshof (StIGH) formell erklärte, dass Grönland dänisches Territorium sei (vgl. Howard 2009: 55). Die Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Souveränität über die Hans-Insel bemerkten beide Staaten jedoch erst im Jahr 1973, als sie über die maritimen Grenzen in der Meerenge verhandelten. Während eine Einigung über den Grenzverlauf getroffen wurde, blieb der Status der Hans-Insel unbestimmt. So existiert auf der Karte zur Vereinbarung von 1973 zwischen den Punkten 122 und 123 keine Grenzlinie:

Abb. 7: Hans Island



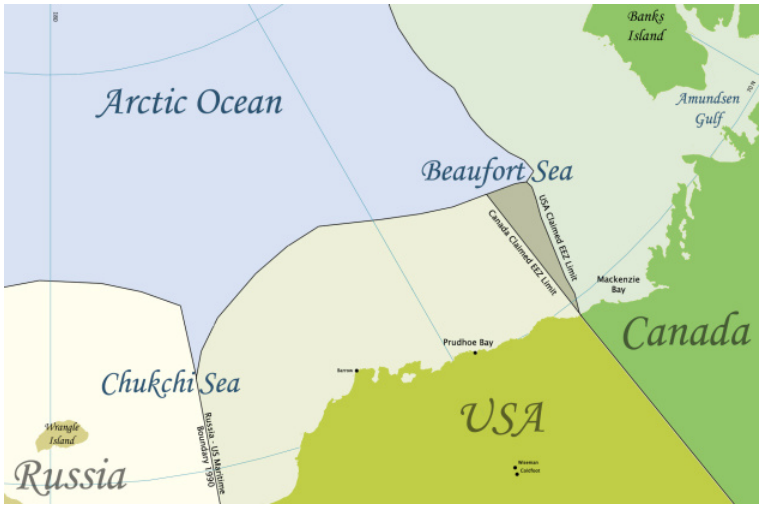
Quelle: Zeitschrift für Osteuropa o. J.

Der dänische Anspruch auf die Hans-Insel wurde im Jahr 2005 von Botschafter Poul Kristensen in einem Brief an den Redakteur der Ottawa Citizen Zeitung zusammengefasst. So würden u. a. geologische Beweise darauf hindeuten, dass die Insel eine Erweiterung des grönländischen Territoriums sei (vgl. Byers 2013: 11). Michael Byers merkt richtigerweise an, dass geologische Daten in Bezug auf Inseln, die in Sichtweite der entgegengesetzten Küstengebiete liegen, keine Relevanz besitzen (vgl. ebd.: 12). Nach Art. 15 SRÜ muss die Abgrenzung des Küstenmeeres zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten anhand einer gegenseitigen Vereinbarung getroffen werden. Ohne diese ist kein Staat berechtigt, sein Küstenmeer über die Mittellinie auszudehnen, auf welcher jeder Punkt gleich weit von den nächstgelegenen Punkten der Basislinie entfernt ist (vgl. SRÜ 1982: Art. 15). Tom Høyem, ehemaliger dänischer Minister für Grönland, weist zudem darauf hin, dass die Hans-Insel bereits seit Jahrhunderten von grönländischen Inuit genutzt wird (vgl. Byers 2013: 11 f.). Offenbar bezieht sich Dänemark hier auf den zweiten Absatz von Art. 15, welchem zufolge die beschriebene Bestimmung keine Anwendung findet, wenn aufgrund historischer Rechtstitel oder anderer Umstände eine abweichende Abgrenzung erforderlich ist. Eine ähnliche Argumentationsweise findet sich in der kanadischen Anspruchsformulierung: Sie beruht auf der Übertragung der nordamerikanischen, hocharktischen Inseln (ohne Grönland) durch Großbritannien im Jahr 1880 sowie den regelmäßigen kanadischen Aktivitäten auf der Insel, z. B. durch eine wissenschaftliche Basis zu Zeiten des Zweiten Weltkrieges (vgl. ebd.). Dänemark versuchte ab 2002 seinen Anspruch durch militärische Präsenz zu stärken. Die kanadische Regierung antwortete im Juli 2005, indem Verteidigungsminister Bill Graham unangekündigt auf die Hans-Insel flog, was zu einem diplomatischen Streit zwischen den NATO-Partnern führte (vgl. Huebert 2010: 10). Beide Regierungen erkannten das Eskalationspotential und einigten sich darauf, jegliche weiteren militärischen Aktivitäten auf der Insel zu vermeiden (vgl. ebd.). Allerdings veranlassen die dargestell-

ten Entwicklungen zu der Frage, welches Konfliktpotential für mögliche Probleme von größerer Bedeutung besteht.

Zweitens gibt es einen ungelösten Streit über die seitliche Abgrenzung der 200-Meilen-Zone zwischen dem kanadischen Territorium Yukon und dem US-Bundesstaat Alaska in der Beaufortsee (vgl. Howard 2009: 54). Wie in der angeführten Grafik zu erkennen, beanspruchen beide Staaten eine dreieckige Fläche von ca. 21.000 km²:

Abb. 8: Disput um die maritimen Grenzen in der Beaufortsee



Quelle: Allen 2012

Kanada behauptet, dass die maritime Grenze nach dem Vertrag von Sankt Petersburg, der im Jahr 1825 zwischen Russland und Großbritannien geschlossen wurde, eine Verlängerung der geraden Landgrenze zwischen Yukon und Alaska nach dem 141. Meridian sei (vgl. Schönfeldt 2017: xcv). Die USA hingegen sind der Auffassung, dass die Grenzlinie senkrecht zur Küste verläuft, sodass das eingezeichnete, umstrittene Gebiet entsteht (vgl. ebd.). Nach Art. 74 des SRÜ erfolgt die Abgrenzung der AWZs zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden AWZs durch Übereinkunft auf der Grundlage des Völkerrechts im Sinne von Art. 38 des Internationalen Gerichtshofs (IGH) (vgl. SRÜ 1982: Art. 74).

Ein vergleichbarer Disput bestand seit den frühen 1970er Jahren zwischen Norwegen und Russland in der Barentssee und im Arktischen Ozean. Die norwegische Regierung forderte, den Grenzverlauf nach dem Prinzip der Äquidistanzlinie festzulegen, d. h. jeder Punkt auf der Linie befindet sich in gleichem Abstand zur Küste beider Staaten – diese Position stimmt mit der amerikanischen überein (vgl. Hønneland 2010: 260). Russland hingegen bestand auf die Sektorenlinie, die als gerade Verbindung zum Nordpol gezogen wird (vgl. ebd.). Das umstrittene Gebiet war auch als sog. „Graue Zone“ bekannt, die beide Staaten im Jahr 1978 einvernehmlich

errichtet hatten, um unregulierte Fischerei zu verhindern (vgl. ebd.). Im April 2010 verkündeten der russische Präsident Dmitrij Medvedev und der norwegische Premierminister Jens Stoltenberg, sich auf einen Grenzverlauf in der Barentssee geeinigt zu haben, welcher in der unterhalb angeführten Grafik eingezeichnet ist (vgl. ebd.).

Abb. 9: Disput um die Grenzlinien in der Barentssee

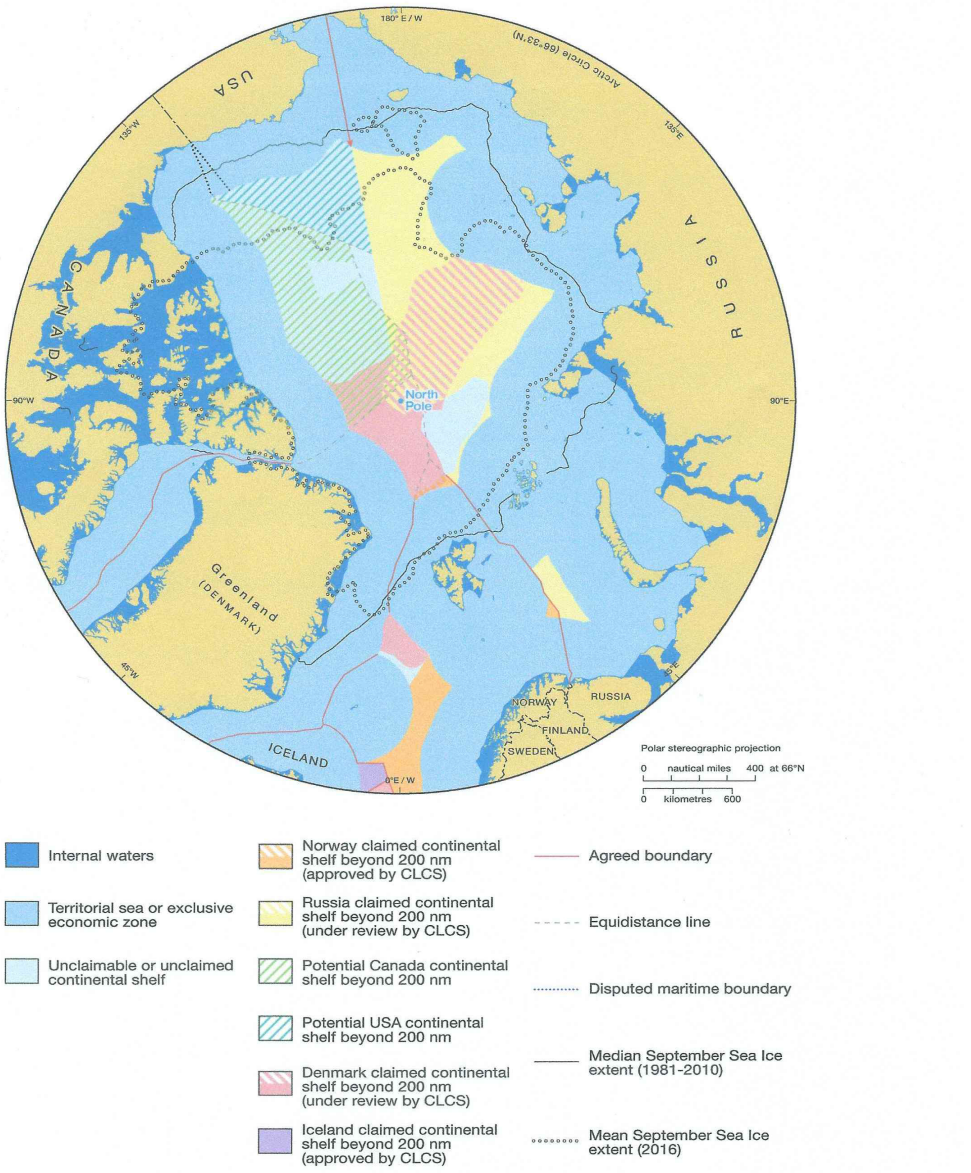
Quelle: Arctic Forum Foundation o. J.

An dieser Stelle entsteht die Frage, warum sich Norwegen und Russland über die Grenzlinien einigen konnten, während der Konflikt in der Beaufortsee weiter ungelöst ist, obwohl es sich um denselben Konflikttyp handelt. Und was bedeutet die Einigung in der Barentssee für das Konfliktpotential in der Region?

Drittens kommt es zu den bereits erwähnten Überschneidungen in den nationalen Ansprüchen auf einen erweiterten Festlandsockel im Arktischen Ozean. Die Anrainerstaaten berufen sich hierbei gleichermaßen auf Art. 76 SRÜ, dem zufolge der Festlandsockel über die 200-Meilen-Zone hinausragen kann, wenn anhand geologischer Daten nachgewiesen wird, dass der Festlandsockel eine natürliche Verlängerung der eigenen Landmasse darstellt (vgl. SRÜ 1982: Art. 76). Die äußeren Grenzen dürfen dabei nicht weiter als 350 sm von den Basislinien oder 100 sm von der 2.500-Meter-Wassertiefenlinie, einer die Tiefenpunkte von 2.500 Metern verbindende Linie, entfernt sein (vgl. ebd.: Art. 76 Abs. 5). Es ist jedoch festzuhalten, dass das Meer außerhalb der 200-Meilen-Zone weiterhin dem Hochseegebiet angehört und sich der Rechtsstatus der über dem Festlandsockel befindlichen Gewässer und des Luftraums nicht verändert (vgl. Braune 2016: 129; SRÜ 1982: Art. 78). Die Staaten müssen ihre Forderungen spätestens zehn Jahre nach Ratifizierung des Abkommens bei der zuständigen Kommission zur Begrenzung des Fest-

landsockels einreichen. Russland beantragte am 20. Dezember 2001 die Festlegung neuer Außengrenzen für den arktischen Festlandsockel mit der Begründung, dass der Lomonossow- und Mendelejew-Rücken (siehe Abb. 1) unterseeische Fortsetzungen der russischen Landmasse seien (vgl. Braune 2016: 133). Die FSGK forderte von Russland aber weitere wissenschaftliche Daten zur besseren Untermauerung dieses Anspruchs – ein überarbeiteter Antrag wurde offiziell Anfang 2016 eingereicht (vgl. ebd.). Auch Kanada und Dänemark reichten einen Antrag zur Festlandsockelerweiterung ein, die darin formulierten Ansprüche überschneiden sich teilweise erheblich mit denen Russlands, wie folgende Grafik veranschaulicht:

Abb. 10: Status der arktischen Gewässer jenseits der 200-Meilen-Zone



Quelle: IBRU 2016

Wie bereits erwähnt, übt ein Küstenstaat auf dem erweiterten Festlandsockel souveräne Rechte zur Erforschung und Ausbeutung der natürlichen Ressourcen aus (vgl. SRÜ 1982: Art. 77). Für die Arktisstaaten bedeutet dies, dass sie auf dem ihnen zuerkannten Festlandsockel Bergbau- und Bohrarbeiten zur Ausbeutung von Rohstoffen vornehmen und genehmigen können (vgl. ebd.: Art. 81). Aufgrund dessen wird der dargestellte Disput um die Aufteilung des Arktischen Ozeans zumeist mit den vermuteten Erdöl- und Erdgasvorkommen verknüpft. Doch inwieweit sind diese tatsächlich als Konfliktmotiv relevant und wie hoch ist das damit verbundene Eskalationspotential?

Viertens besteht zwischen Kanada und den USA ein Konflikt bezüglich der arktischen Schifffahrt, seitdem die SS Manhattan, ein für eisbedeckte Gebiete befähigter, amerikanischer Öltanker im Jahr 1969 die Nordwestpassage durchquerte (vgl. Young 1987). Die Durchfahrt veranlasste Diskussionen in Kanada über die Souveränität des Landes in der Arktis. Die kanadischen Vertreter setzten sich bei den Sitzungen der dritten UN-Konferenz über die Seerechtskonvention in den 1970er Jahren für die Einbeziehung von Art. 234 ein (vgl. ebd.: 115). Dabei handelt es sich um eine Sonderregelung, die die Regulierungsmöglichkeiten in eisbedeckten Gebieten ausdehnt. So haben Küstenstaaten das Recht, nicht diskriminierende Gesetze oder sonstige Vorschriften zur Vermeidung und Überwachung von Meeresverschmutzung durch Schiffe innerhalb ihrer AWZ zu erlassen und durchzusetzen, wenn das Seegebiet den größten Teil des Jahres von Eis bedeckt ist und daher außergewöhnliche Gefahren für die Schifffahrt birgt (vgl. SRÜ 1982: Art. 234). Amerikanische Repräsentanten setzten sich gleichermaßen beharrlich für die freie Durchfahrt in Meerengen ein, die der internationalen Schifffahrt dienen (vgl. Young 1987: 115). Noch heute argumentieren die USA konsequent, dass es sich bei der NWP um eine internationale Wasserstraße handelt, die das Recht zur Transitdurchfahrt legitimiert. Dieses ist nach Art. 38 SRÜ als die Ausübung der Freiheit der Schifffahrt zum Zweck des ununterbrochenen und zügigen Transits durch Meerengen zwischen einem Teil der Hohen See oder AWZ und einem anderen Teil der Hohen See oder AWZ definiert (vgl. SRÜ 1982: Art. 38). Ausländische Schiffe, die durch eine internationale Wasserstraße fahren und dabei die 12-Meilen-Zone, also die Hoheitsgewässer eines oder mehrerer Küstenstaaten passieren, profitieren anstelle des Rechts auf friedliche Durchfahrt von einem erweiterten Transitdurchgang (vgl. Byers 2013: 130). Die im SRÜ festgelegte Durchfahrtsordnung berührt im Übrigen nicht den Rechtsstatus solcher Gewässer oder die Ausübung souveräner Rechte (vgl. SRÜ 1982: Art. 34). Nach Art. 35 sind von dem Recht auf Transitdurchfahrt die inneren Gewässer nicht berührt, sofern die Festlegung gerader Basislinien keine Gebiete einbezieht, die vorher nicht als innere Gewässer galten (vgl. ebd.: Art. 35). Zu den inneren Gewässern gehören die landwärts der Basislinie gelegenen Gewässer, die in Buchten oder an zersplitterten Küsten durch die langfristige Zustimmung anderer Länder oder

durch gerade Basislinien zwischen den Landzungen und den Inseln entstehen (vgl. Byers 2013: 130). Kanada behauptet, dass es sich bei den Gewässern zwischen den Inseln seines Archipels um innere Gewässer handelt, die somit keine unerlaubte Durchfahrt durch die NWP ermöglichen (vgl. ebd.). Darüber hinaus unterlägen ausländische Schiffe nicht – wie im Falle der Transitdurchfahrt – dem internationalen Recht, sondern dem kanadischen Recht wie den Einwanderungs-, Zoll- und Strafgebühren (vgl. Braune 2016: 137). Ein wesentlicher Streitpunkt zwischen beiden Staaten ist daher, ob die NWP für die internationale Navigation verwendet wurde, bevor die geraden Basislinien 1985 gezeichnet wurden (vgl. ebd.: 133). Die Akzeptanz der kanadischen Basislinien würde zwangsläufig jeden Transitdurchgang beenden (vgl. ebd.). Darüber hinaus argumentiert Kanada, dass die Gewässer infolge des historischen Gebrauchs, einschließlich der tausende Jahre langen Nutzung und Besetzung des Packeises durch die Inuit, als Binnengewässer zu bewerten seien (vgl. Byers 2013: 132; Howard 2009: 51). „Nach Ansicht kanadischer Juristen hat die bisherige Praxis amerikanischer Schiffe, eine Durchfahrtsgenehmigung von der Durchquerung einzuholen, dafür gesorgt, dass die Nordwestpassage [als solches anzusehen ist]“ (Bosold 2009: 2).

Das Recht auf Transitdurchfahrt gilt zwar in einer Meerenge, die durch eine Insel des Küstenstaates und sein Festland gebildet werden, jedoch nicht, wenn seewärts der Insel ein, in navigatorischer und hydrografischer Hinsicht, gleichermaßen geeigneter Seeweg durch die AWZ oder Hohe See vorhanden ist (vgl. SRÜ 1982: Art. 38). Prinzipiell könnte die Transpolare Route diese Kriterien erfüllen. Da der Seeweg über das Hochseegebiet der Arktis aufgrund der ganzjährigen Meereisbedeckung zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch nicht passierbar ist und in naher Zukunft voraussichtlich nicht genutzt werden kann, wird dieser Aspekt in der wissenschaftlichen Diskussion bislang nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich ergeben sich aus der Darstellung des gegenwärtigen schifffahrtsrechtlichen Disputs folgende Fragestellungen: Ist es aus völkerrechtlicher Sichtweise legitim, dass die Kanadier gerade Basislinien um die äußeren Ränder der Inseln ziehen und diese somit als interne Gewässer definieren? Inwiefern könnte eine historische Argumentation bedeutungsvoll sein? Inwieweit lässt sich die amerikanische Sichtweise untermauern? Diesen Fragen soll im Rahmen der zugehörigen Analyse nachgegangen werden.

Fünftens zählt die russische Regierung die NSR als innere Gewässer zu ihrem Zuständigkeitsbereich (vgl. Ingimundarson 2011: 16 f.). Daraus ergibt sich die gleiche Konfliktlinie mit den USA, die deshalb nicht eingehender dargestellt wird. Der Disput begann in den 1960er Jahren, als ein amerikanischer Eisbrecher das Laptev-Meer durchquerte und die Ostsibirische See untersuchte. Diese Handlungen führten zu Irritationen auf sowjetischer Seite, weshalb die Sowjetre-

gierung einen Brief an die US-Botschaft in Moskau schickte, in dem klar formuliert wurde, dass die arktischen Meerengen als Binnengewässer betrachtet werden (vgl. Schönfeldt 2017: ixxxvi).

Sechstens gibt es Differenzen zwischen Norwegen und den Unterzeichnern des Spitzbergenvertrags hinsichtlich des Rechts auf nicht diskriminierenden wirtschaftlichen Zugang über das Küstenmeer hinaus. Diese Frage entstand erstmals im Jahr 1977, als Norwegen begann, die Fischerei in einer 200-Meilen-Zone um den Archipel zu regulieren (vgl. Byers 2013: 19). Nach Art. 2 des Vertrages genießen alle Unterzeichner das Recht zur wirtschaftlichen Nutzung der Inseln und territorialen Gewässer, die sich über zwölf Seemeilen ausgehend von den Basislinien erstrecken. Norwegen ist der Auffassung, dass die im Vertrag festgelegten Grenzen nicht ohne schriftliche Grundlage auf neue Zonen außerhalb des Küstenmeers ausgedehnt werden müssen, da die Meereszonen im Jahr 1920 noch nicht im Völkerrecht existierten (vgl. ebd.: 20). Darüber hinaus sei der Festlandsockel um Svalbard eine natürliche Erweiterung der norwegischen Landmasse und unterliege nicht den Rechten des Spitzbergenvertrags (vgl. ebd.). Zur norwegischen Argumentation existieren zwei gegensätzliche Auffassungen: Russland und Island behaupten, dass die norwegische Souveränität durch den Vertrag geografisch begrenzt sei und Norwegen infolgedessen keine Rechte jenseits dieses Territoriums stellen darf (vgl. ebd.). Großbritannien argumentiert, dass die nicht diskriminierenden Rechte im selben Satz wie die Anerkennung der norwegischen Souveränität dargelegt wurden und daher beides gleichermaßen auszudehnen sei (vgl. ebd.). Um eingehendere Konflikte zu vermeiden, hat Norwegen keine exklusive Wirtschaftszone um Svalbard gegründet, sondern eine Fischereischutzzone ausgerufen, welche ebenso abgelehnt wird (vgl. Østerud/ Hønneland 2014: 162; Ingimundarson 2011: 16). Der Disput um die Nutzungsrechte an einem erweiterten Festlandsockel nordwärts des Archipels konnte weitgehend beigelegt werden, da die FSGK einem entsprechenden Antrag Norwegens im Jahr 2009 zugestimmt hat. Byers schlussfolgert aus der bisherigen Akzeptanz vonseiten Russlands und Islands, dass die Empfehlungen der FSGK nun endgültig und verbindlich seien (vgl. ebd.: 21). Aufgrund der prinzipiellen Unverbindlichkeit solcher Entscheidungen bedarf es einer deutlich reflektierteren Bewertung des Konfliktpotentials, wie in Kapitel 4.3.1. ersichtlich sein wird.

4.2. Analyse des internationalen Konfliktpotentials auf Grundlage der Einschätzung wirtschafts- und sicherheitspolitischer Konfliktmotive sowie der Interessenlage

4.2.1. Erdöl- und Erdgasvorkommen und weitere Ressourcen der Arktis

Die Analyse der Interessenlage hat gezeigt, dass der vermutete energetische Rohstoffreichtum nach offiziellen Verlautbarungen ein entscheidendes Motiv hinter dem Bestreben der Arktisanrainer ist, ihre Zugriffsrechte auf den Meeresboden auszuweiten. Betrachtet man die geografische Verteilung erwarteter Öl- und Gasressourcen anhand der vom U.S. Geological Survey durchgeführten quantitativen Beurteilung, so lässt sich jedoch feststellen, dass ein beachtlicher Teil innerhalb der AWZs liegt. Im Bereich überlappender Ansprüche um einen erweiterten Festlandsockel schätzt der USGS das Rohstoffpotential weitgehend niedrig oder mit einer relativen Wahrscheinlichkeit von unter zehn Prozent für mindestens eine signifikante unentdeckte Petroleumlagerstätte mit gewinnbaren Ressourcen von mehr als 50 Mio. Barrel Öläquivalent. Lediglich in vereinzelten Regionen liegt die Wahrscheinlichkeit zwischen zehn und dreißig Prozent. Zwar äußert der USGS, dass der ausgedehnte Festlandsockel die größten unentdeckten Erdöllagerstätten der Erde beherbergen könnte, allerdings handelt es sich hierbei um reine Spekulation. Größere Relevanz könnten die Energieressourcen augenscheinlich für bestehende Dispute um die seitliche Abgrenzung der AWZs besitzen. Die Beaufortsee besitzt nach Angaben des USGS eine relative Wahrscheinlichkeit von 100 Prozent in Küstennähe. Im Bereich der AWZ beträgt diese jedoch unter zehn Prozent, was die ökonomische Bedeutung der Beaufortsee relativiert. Eine deutlich bessere Prognose existiert für die Barentssee: In direkter Küstennähe wird das Potential zwar gering eingeschätzt, in der darauffolgenden Meereszone liegt die Wahrscheinlichkeit jedoch bei 100 Prozent bzw. 30–50 Prozent. Umso interessanter ist die Tatsache, dass der Streit um die maritimen Grenzen in der Barentssee beigelegt werden konnte, sich die Parteien in der Beaufortsee hingegen weiter uneinig sind. Geir Hønneland, der sich ausführlich mit der russisch-norwegischen Konfliktlösung in der Barentssee beschäftigt hat, führt vier mögliche Erklärungen für die neue Kompromissbereitschaft an: (1) Es ist zunehmend deutlich geworden, dass die von Russland angestrebte Sektorenlinie keine Grundlage im modernen Völkerrecht hat und ein Kompromiss daher die beste Lösung darstellt (vgl. Hønneland 2010: 257 f.). (2) Lobbygruppen aus der Öl- und Gasindustrie könnten auf eine Einigung gedrängt haben, da diese Voraussetzung für die wirtschaftliche Erschließung des Gebietes ist (vgl. ebd.: 258). (3) Russland könnte bestrebt gewesen sein, Grenzstreitigkeiten zu klären, um als verlässlicher Partner in den internationalen Beziehungen zu erscheinen (vgl. ebd.). (4) Die Kompromissbereitschaft ist auf eine stabile Kooperation vor allem im Management der Fischbestände seit Mitte der 1970er Jahre und dem Schutz der marinen Ökosysteme in der Barentssee zurückzuführen, durch die

sich eine Verhandlungsroutine entwickelt hat (vgl. ebd.). Letztgenanntem misst Hønneland besondere Bedeutung zu. Auf Grundlage dieser Argumentation wäre die Einigung über den Grenzverlauf nicht auf den Willen zur möglichst schnellen Ausbeutung der Rohstoffvorkommen, sondern in erster Linie auf die bis dato guten nachbarschaftlichen Beziehungen der beiden Staaten in den genannten Bereichen zurückzuführen. Angesichts der wirtschaftlichen Situation Russlands könnten in der Barentssee lagernde Vorkommen für die Sicherung des zukünftigen Wirtschaftswachstums und der Wettbewerbsfähigkeit des Landes jedoch bedeutungsvoll sein. Den vermuteten Ressourcen könnte daher ein gewisser kooperativer Charakter beigemessen werden, sollte in Anbetracht der derzeit geringen Wirtschaftlichkeit arktischer Ressourcen jedoch nicht überschätzt werden. Die Frage, inwieweit eine Entwicklung von Erdöl und Erdgas in der Arktis wirtschaftlich lohnenswert ist, spielt eine bedeutende Rolle für die Einschätzung des Konfliktpotentials.

Im Sommer 2012 unternahm der internationale Ölkonzern Royal Dutch Shell den ersten Anlauf, um die prognostizierten Öl- und Gasvorkommen zu verifizieren, nachdem das US-Innenministerium im Februar 2008 entsprechende Förderlizenzen in der Tschuktschensee nördlich von Alaska vergeben hatte (vgl. Braune 2016: 145). Jedoch führten technische Probleme, fehlende Genehmigungen und die Wetter- und Eisverhältnisse dazu, dass Shell keine einzige Ölbohrung durchführen konnte und seine Arktispläne für die beiden darauffolgenden Jahre aufgab (vgl. Braune 2016: 146; Beumer 2015). Im Sommer 2015 durchgeführte Probebohrungen lieferten enttäuschende Ergebnisse, da deutlich geringere Vorkommen entdeckt wurden als erwartet. Zugleich halbierte sich der Ölpreis seit Mitte 2014 und stellte somit die kostenintensive Ölsuche wirtschaftlich infrage (vgl. ebd.). Shell teilte deswegen mit, auf absehbare Zeit von weiteren Bohrungen absehen zu wollen (vgl. Theurer 2015).

Der U.S. Geological Survey berücksichtigt in seiner CARA-Studie ausschließlich Ressourcen, die mit vorhandenen Technologien auch in Offshore-Gebieten und in Gegenwart von permanentem Meereis und ozeanischer Wassertiefe vermeintlich förderbar sind (vgl. USGS 2008: 1). Die Probebohrungen des Ölkonzerns Shell haben jedoch gezeigt, dass die Exploration arktischer Öl- und Gasvorkommen aufgrund unberechenbarer Wetterverhältnisse, driftendem Eis und unausgereifter Technik keinesfalls problemlos erfolgen kann (vgl. Braune 2016: 146). Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Bohrstellen zwischen 13 und 50 Seemeilen vor der Küste und jeweils in einer Wassertiefe von ca. 50 Metern lagen, sodass keine Aussage über die tatsächliche technische Umsetzbarkeit von Explorations- oder Förderungsprojekten unter den angegebenen Bedingungen getroffen werden kann. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte erscheint die Einschätzung des USGS zum gegenwärtigen Zeitpunkt relativ gewagt. Im Hinblick auf die fortschreitenden klimatischen Veränderungen der Arktis könnte die Erschließung dortiger Vorkommen zukünftig jedoch durchaus durchführbar sein. Allerdings existieren weiterhin

die bereits erwähnten Unsicherheiten darüber, was tatsächlich im Meeresboden liegt, wie die Probebohrungen von Shell verdeutlicht haben. Nach Angaben des USGS liegt die relative Wahrscheinlichkeit für die Existenz von Lagerstätten in der Tschuktschensee stellenweise bei 100 Prozent mit geschätzt über zehn Mrd. Barrel Öl und 100 Billionen Kubikfuß Gas, in manchen Teilen dieser Region jedoch auch nur zwischen zehn und dreißig Prozent mit geschätzt unter einer Mrd. Öl und unter sechs Billionen Kubikfuß Gas. Es lässt sich an dieser Stelle nicht einschätzen, ob die erwähnten enttäuschenden Ergebnisse auf Probleme bei der Lokalisierung zurückzuführen sind oder die Einschätzungen des USGS tatsächlich überhöht sind, da es dazu einer geologischen Sichtweise auf die Thematik bedarf. Die bestehenden Unsicherheiten werden angesichts der dargestellten Schwierigkeiten bei der Exploration mittelfristig vermutlich allerdings nicht auszuräumen sein. Gleichzeitig ist die ökonomische Machbarkeit von neu erforschten Öl- und Gasressourcen abseits der traditionellen produzierenden Regionen aufgrund hoher Explorations- und Abbaukosten sowie der technischen Komplexität stark von der Preisentwicklung am globalen Ölmarkt abhängig. Die reinen Produktionskosten mariner Ölfelder im Arktischen Ozean betragen schätzungsweise 130 US$ pro Fass und liegen damit vergleichsweise zwei- bis zehnmal höher (vgl. Braune 2016: 152; Reichert 2011: 305). Zudem ist die Vorlaufzeit zwischen der Entdeckung und dem Beginn der Förderung wegen der Abgelegenheit der Region und der verkürzten pro Jahr zur Verfügung stehenden Zeit größer als in anderen Offshore-Gebieten, in denen diese etwa zwei Jahrzehnte beträgt (vgl. Braune 2016: 153). Aufgrund dessen entscheiden zunächst die Rohstoffpreise über Explorationsprojekte und die mögliche Förderung arktischer Ressourcen (vgl. ebd.). Darüber hinaus ist zu bedenken, dass im Falle eines Explorationserfolgs die gesamte Logistik des Transportes zu den südlichen Märkten aufgebaut werden muss, was angesichts der gegenwärtig begrenzten Infrastruktur in der Arktis wiederum hohe Investitionen erfordert, die derzeit nicht lohnenswert sind (vgl. Reichert 2011: 307). Es lässt sich festhalten, dass arktische Öl- und Gasressourcen aus wirtschaftlicher Perspektive zum gegenwärtigen Zeitpunkt kaum attraktiv sind und damit ein begrenztes Konfliktpotential bieten.

In die Konfliktanalyse muss auch eine langfristige Perspektive einbezogen werden, in die jedoch zu viele unterschiedliche Aspekte einfließen, um die Frage der zukünftigen Konfliktentwicklung jetzt fundiert zu beantworten. So spielt einerseits die ‚Peak Oil'-Theorie eine Rolle, derer zufolge die weltweite Erdölförderung zunächst stetig ansteigen und anschließend irreversibel zurückgeht, wenn die Hälfte des Erdöls gefördert wurde (vgl. Bundeszentrale für Politische Bildung 2016). Demzufolge markiert Peak Oil den Zeitpunkt, ab dem sich die Erdölförderung nicht mehr signifikant steigern lässt und die Ölnachfrage das Angebot übersteigt, wodurch es zu einer Preissteigerung kommt. Da die Nachfrage durch das Wirtschaftswachstum in vielen Ländern weiterhin wächst, könnte der Ölpreis deutlich steigen und die Arktis wirtschaftlich

attraktiv machen. Dadurch könnte es theoretisch zu einer zeitlichen Verlagerung der Konflikte um die Sicherung souveräner Rechte kommen. Maßgeblich dafür ist jedoch, ob die bestehenden Streitigkeiten verbindlich gelöst werden können oder sich weitere Konfliktlinien entwickeln, die bislang nicht absehbar sind. Andererseits ist bedeutsam, inwieweit der Energieverbrauch in Zukunft primär durch fossile Energieträger gedeckt. So könnte der effizientere Einsatz von Öl und dessen Ersatz durch alternative Systeme die Nachfrage mindern und gleichzeitig die Wahrscheinlichkeit einer Förderung arktischer Ressourcen. Diese sind stets auch im Kontext ökologischer Überlegungen zu betrachten. Das Konfliktpotential ist somit stark von zukünftigen Entwicklungen auf dem globalen Ölmarkt abhängig, über die derzeit lediglich spekuliert werden kann.

Ungeachtet dessen sind die Anrainerstaaten durch die zehnjährige Frist zur Beantragung einer Festlandsockelerweiterung dazu verpflichtet, sich bereits im Vorfeld Zugriffsrechte auf den Meeresboden zu sichern. In Anbetracht der angeführten Argumente lassen sich die Bestrebungen der Küstenstaaten jedoch nicht als vielfach interpretiertes Wettrennen um Rohstoffe auslegen. Möglicherweise verbergen sich andere Motive dahinter, die in Kapitel 4.2.3. näher betrachtet werden sollen.

In der wissenschaftlichen Literatur wird vermehrt darauf verwiesen, dass die wirtschaftlichen Interessen grundsätzlich die Zusammenarbeit zwischen den Arktisstaaten fördern. So bezieht sich Gerd Braune auf die Kooperationen von Gazprom, der norwegischen Statoil und der französischen Total im Shtokman-Gasfeld in der Barentssee sowie ExxonMobil und Rosneft zur Erschließung von Ölfeldern in der Karasee (vgl. Braune 2016: 196). Zwar verweist Braune darauf, dass letzteres Projekt an den westlichen Sanktionen gegen Russland infolge der Ukraine-Krise scheiterte, schlussfolgert daraus jedoch keine Konsequenzen für den kooperativen Charakter der technischen Rohstofferschließung und betrachtet diese nicht im Kontext der entstandenen politischen Spannungen. So könnten russische Unternehmen auch mit externen Akteuren bspw. aus China kooperieren und die erforderlichen Technologien vor dort beziehen (vgl. Morgunova/ Westpfahl 2016: 26).

Die in diesem Kapitel erarbeiteten Ergebnisse lassen sich gleichermaßen auf nichtenergetische Rohstoffe übertragen, die daher nicht mehr gesondert betrachtet werden. Es sei allerdings nochmals auf die in Kapitel 2.3.2. erwähnte Tatsache verwiesen, dass gegenwärtig keine Einschätzungen über mögliche Offshore-Lagerstätten existieren. Da sich die aufgezeigten Konfliktlinien im Wesentlichen auf territoriale Dispute im Meer konzentrieren und die Hans-Insel kein wirtschaftlich interessantes Territorium darstellt, kann das Konfliktpotential nichtenergetischer Ressourcen derzeit gering bewertet werden. Und inwieweit bergen Fischvorkommen ein Konfliktpotential?

Nach Art. 77 des Seerechtsübereinkommens übt ein Küstenstaat über den Festlandsockel souveräne Rechte zum Zweck seiner Erforschung und der Ausbeutung seiner natürlichen Ressourcen aus (vgl. SRÜ 1982: Art. 77). Diese umfassen die nicht lebenden Ressourcen des Meeresbodens und seines Untergrundes sowie die zu den sesshaften Arten gehörenden Lebewesen, die entweder unbeweglich auf dem Meeresboden verbleiben oder sich nur in ständigem Körperkontakt mit dem Meeresboden fortbewegen könnten (vgl. ebd.). Demnach ist der Fischfang von der Festlandsockelerweiterung nicht betroffen. Das größte Konfliktpotential birgt somit unregulierte Fischerei im Hochseegebiet des Arktischen Ozeans. Wie bereits erläutert, vereinbarten die Anrainerstaaten im Juli 2015 Maßnahmen zur Bekämpfung der kommerziellen Fischerei auf hoher See. Zwar ermutigt das Abkommen auch Drittstaaten, entsprechende Maßnahmen zur Verhinderung von IUU-Fischerei zu ergreifen, bislang existiert jedoch keine zusätzliche regionale Fischereiorganisation. Dies ist vor allem der Tatsache geschuldet, dass kommerzielle Fischerei auf Hoher See aufgrund der bestehenden Meereisbedeckung in naher Zukunft unwahrscheinlich ist. Aus gleichem Grund ist das Konfliktpotential im Bereich der Fischerei zum gegenwärtigen Zeitpunkt als verhältnismäßig gering einzustufen. Es bestehen hohe Unsicherheiten, wie sich die arktischen Fischbestände entwickeln und welche Regionen für den Fischfang tatsächlich relevant werden. Aus langfristiger Perspektive könnte es hinsichtlich des Ernährungsbedarfs bei einer weiter steigenden Weltbevölkerung und der teilweise hohen Überfischung der Weltmeere jedoch zu Streitigkeiten über unregulierte Fischerei kommen. Denn um eine nachhaltige Bewirtschaftung der lebenden Ressourcen und den Erhalt des marinen Ökosystems zu gewährleisten, müssen internationale Vereinbarungen getroffen werden. Nach Art. 116–120 des SRÜ sind alle Staaten verpflichtet, erforderliche Maßnahmen zur Erhaltung der lebenden Ressourcen der Hohen See wie bspw. die Festlegung von Fangmengen zu ergreifen, inwieweit dies tatsächlich in die Tat umgesetzt wird, ist jedoch fraglich. An dieser Stelle kann man fragen, ob rechtliche Instrumente zur Überwachung einer nachhaltigen Nutzung existieren. Da der Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit auf der Konfliktanalyse liegt, soll dieser Aspekt lediglich als Frage für weitergehende Forschung genannt sein.

4.2.2.Schifffahrtsrouten

Basierend auf den bisher erarbeiteten Ergebnissen kann das Konfliktpotential arktischer Schifffahrtsrouten zum gegenwärtigen Zeitpunkt als relativ gering eingeschätzt werden. Wie in Kapitel 4.1. ersichtlich wurde, hat sich dennoch ein Konflikt um den rechtlichen Status der Nordwest- und Nordostpassage herausgebildet. Im Folgenden soll bewertet werden, inwieweit sich dieser Disput zwischen den zentralen Akteuren verschärfen könnte. Dazu ist es erforderlich, einen kurzen Blick auf die möglichen, sich hinter dem Konflikt verbergenden Interessen zu

werfen. Grundlegend geht es scheinbar um die Kontrolle über ausländische Schiffe, die das jeweilige Territorium passieren. Einerseits könnten die beiden Anrainerstaaten, wenn die Seewege durch ihre inneren Gewässer verlaufen, nicht diskriminierende Gebühren gegenüber allen passierenden Schiffen erheben, was eine zusätzliche Einnahmequelle darstellt. Aus ökonomischen Gesichtspunkten könnte es für die beiden Anrainer demnach durchaus interessant, die Gewässer zwischen dem Festland und den vorgelagerten Inseln als Binnengewässer anerkennen zu lassen. Allerdings bezieht sich dies, wie bereits gesehen, auf eine langfristige Perspektive, da die Seewege derzeit noch nicht in signifikantem Ausmaß genutzt werden. Darüber hinaus wären die Anrainer befugt, umweltpolitische Regulierungsmaßnahmen zu erlassen und dadurch ihre Gewässer möglicherweise effektiver vor Verschmutzungen zu schützen. Andererseits hätten mit der Deklarierung der NWP bzw. NOP als internationale Wasserstraße alle Schiffe weltweit freie Durchfahrt, darunter auch militärische Schiffe und Unterseeboote (vgl. Leypoldt 2009: 56). So verweist Byers darauf, dass U-Boote nach geltendem Seerecht in einer internationalen Seestraße verkehren können, ohne aufzutauchen oder den angrenzenden Küstenstaat informieren zu müssen (vgl. Byers 2007: 151). Das wäre in Binnengewässern hingegen nicht möglich. In den Strategiepapieren der Arktisstaaten wurde mehrheitlich betont, sich vor unvorhergesehenen Ereignissen und Angriffen von Norden schützen zu müssen. An dieser Stelle könnte sich ein militärstrategisches Motiv herauskristallisieren, dass das Interesse an einer rechtlichen Anerkennung interner Gewässer erklärt. Denkbar wäre in diesem Kontext theoretisch auch die Blockierung von Seewegen als Mittel zur Druckausübung, aufgrund des sehr geringen Transitaufkommens ist dieser Aspekt derzeit jedoch zu vernachlässigen. Bedeutsamer könnte hingegen sein, dass sich eine internationale Route entlang der nördlichen Küsten zu einem neuen Weg für illegale Geschäfte entwickeln könnte. Ob sich der bestehende Disput verschärfen wird, ist maßgeblich davon abhängig, ob es rechtliche Lösungsinstrumente gibt und inwieweit diese zu einer verbindlichen Entscheidung führen. Die Lösungsmöglichkeiten sind somit ein integraler Bestandteil der Konfliktanalyse und sollen in Kapitel 4.3. hinsichtlich ihres grundsätzlichen Wirkungsgrades bewertet werden. Da die Bereiche nicht trennscharf sind, soll in Bezug auf die schifffahrtsrechtlichen Aspekte vorweggegriffen werden, um in diesem Kapitel das Konfliktpotential besser einschätzen zu können.

Bereits 1986 etablierte die kanadische Regierung auf Grundlage einer Entscheidung des IGH von 1951, entstanden aus einem Streit zwischen Großbritannien und Norwegen um Fischereirechte, gerade Basislinien um die vorgelagerten Inseln, denn diese wurden rechtlich als akzeptiertes Mittel zur Bestimmung von Hoheitsrechten festgelegt (vgl. Byers 2007: 152). Kanada berief sich zur Untermauerung seiner Ansprüche auf die historische Nutzung der Gewässer. Byers weist darauf hin, dass dieses Argument auch durch zwei Urteile internationaler Gerichtshöfe gestützt wird: Erstens entschied des IGH 1975 in einem Streit zwischen Spanien und Ma-

rokko, dass die historische Präsenz von nomadischen Völkern die Staatshoheit begründen kann (vgl. ebd.). Zweitens entschied der StIGH im Jahr 1933 in einem Streit zwischen Norwegen und Dänemark um Ostgrönland, dass im Vergleich zu gemäßigten Klimazonen ein geringerer Grad an menschlicher Besiedlung notwendig sei, um Hoheitsrecht in klimatisch extremen Regionen zu etablieren (vgl. ebd.). Problematisch an der dieser Argumentation ist, dass historische Gewässer auch das Einverständnis der internationalen Staatengemeinschaft erfordern, was im Falle der NWP nicht gegeben ist (vgl. Wallimann 2013: 43). Wie bereits erläutert, kann ein bestehender Transitdurchgang jedoch nicht durch gerade Basislinien abgeriegelt werden – dies bildet den Kernpunkt der Debatte zwischen Kanada und den USA. Allerdings lässt sich für beide Passagen keine signifikante Nutzung durch die internationale Schifffahrt konstatieren und die amerikanische Praxis, eine Durchfahrtsgenehmigung bei den kanadischen Behörden einzuholen, untermauert die Ansprüche Kanadas (vgl. Bosold 2009: 2). Dies lässt sich auch auf die russischen Ansprüche übertragen, die in der wissenschaftlichen Literatur jedoch deutlich weniger Beachtung finden. Sollten sich die beiden Passagen bei zukünftig vermehrter Nutzung zu einer internationalen Wasserstraße entwickeln, könnte die Position, dass es sich um Binnengewässer handelt, deutlich an Plausibilität verlieren (vgl. Kaim 2008: 2). Es ist jedoch anzumerken, dass rechtlich nicht festgelegt ist, ab welchem Schiffsaufkommen eine Meerenge als internationale Wasserstraße zu bezeichnen und der Transitdurchfahrt zu unterstellen ist. Gleichermaßen bewertet die Seerechtskonvention potentielle Meerengen nicht auf ihre zukünftige Nutzung, aufgrund dessen ist fraglich, ob ein anerkanntes Binnengewässer nachträglich als Wasserstraße festgelegt werden kann (vgl. Leypoldt 2009: 59). Das SRÜ bietet demnach offenbar keine klaren Lösungsansätze. Aufgrund des gegenwärtig geringen Transitaufkommens in beiden Passagen gilt eher das Recht auf friedliche Durchfahrt. Da Kanada bislang keinem seiner Verbündeten und keiner „achtbaren“ Reederei den Zugang zur Passage verweigert hat, besitzt die Schifffahrt insgesamt ein begrenztes Eskalationspotential (vgl. Byers 2007: 158).

Darüber hinaus existieren verschiedene Kooperationsansätze, die das Konfliktpotential schifffahrtsrechtlicher Streitfragen reduzieren. So sind die USA und Kanada einerseits enge Partner bei der gemeinsamen Verteidigung Nordamerikas in den Bereichen Grenzsicherung, der NATO und dem North American Aerospace Defense Command, dessen Aufgabenspektrum neuerdings auch die maritime Überwachung einschließlich der NWP umfasst (vgl. Byers 2007: 157). Des Weiteren gibt es mit dem Search and Rescue (SAR-) Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Suche und Rettung der Luft- und Seefahrt in der Arktis einen Ansatz, der die Anrainerstaaten verbündet. Allerdings legitimiert das SAR-Abkommen unmittelbar die Präsenz militärischer Einheiten in der Arktis (vgl. Bartsch 2011: 63). Auch wenn die eingesetzten Kräfte keinen klassisch-militärischen Kampfauftrag besitzen, könnte das SAR-Abkommen das Spannungspotential in der Region möglicherweise fördern. Inwieweit sicherheitspolitische und militärstrategische

Aspekte eine Rolle für das Konfliktpotential zwischen den Arktisstaaten darstellt, soll Gegenstand des folgenden Kapitels sein.

4.2.3. Sicherheitspolitische und militärstrategische Aspekte sowie die möglichen Gefahren von Spillover-Effekten für die regionale Stabilität

Wie bereits in Kapitel 2.3.5. erläutert, haben die Anrainerstaaten im vergangenen Jahrzehnt ihre militärischen Kapazitäten in der Region erhöht, was oftmals als Beleg für eine erwartete eskalierende Konfrontation gewertet wird. Im folgenden Kapitel soll analysiert werden, welche Gründe für die Aufrüstungstendenzen der Arktisstaaten maßgeblich sein könnten. Auf Grundlage dessen soll anschließend bewertet werden, inwieweit sicherheitspolitische und militärstrategische Überlegungen ein Konfliktpotential bergen. Zur besseren Übersichtlichkeit sollen im Folgenden diese beiden Fragestellungen miteinander verknüpft und aspektbezogen beantwortet werden.

Mit dem im Mai 2011 verabschiedeten Abkommen über die Zusammenarbeit bei Such- und Rettungsmaßnahmen in der Luft- und Seefahrt, welches aus der empfundenen und in den offiziellen Strategiepapieren thematisierten Bedrohung eines zunehmenden Schiff- und Luftverkehrs für die arktische Umwelt und dem gleichsam geäußerten Interesse an einer wirtschaftlichen Nutzung der Passagen erwachsen ist, wurde eine legitimierende Grundlage für eine verstärkte Militärpräsenz in der Arktis geschaffen (vgl. Bartsch 2011: 63). Bei dem SAR-Abkommen handelt es sich um das erste vom Arktischen Rat verhandelte Übereinkommen mit rechtsverbindlichem Charakter, das im Einvernehmen aller acht Arktisstaaten beschlossen wurde und dessen kooperativer Charakter sich durch gemeinsame sicherheitspolitischen Zielsetzungen auszeichnet. Jede Vertragspartei hat sich dazu verpflichtet, die Einrichtung, den Betrieb und die Aufrechterhaltung von adäquaten wirksamen Such- und Rettungskapazitäten in seinem Zuständigkeitsbereich zu gewährleisten (vgl. SAR-Abkommen 2011: Art. 3 Abs. 3). Die Implementierung des Vertrages erfordert die Erhöhung militärischer Kapazitäten, da das Militär aufgrund seiner Organisation und Ausrüstung neben der Küstenwache zunächst den wesentlichen Teil der Aufgaben übernehmen muss (vgl. Bartsch 2011: 63). Art. 3 Abs. 3 legt jedoch fest, dass Such- und Rettungskapazitäten nur soweit vorangetrieben werden dürfen, wie zur effektiven Erfüllung der Aufgaben notwendig, sodass möglichem Konfliktpotential durch wechselseitige militärische Aufrüstung im Rahmen des SAR-Abkommens prinzipiell die Grundlage entzogen wird. Darüber hinaus etabliert das Abkommen detailliert festgelegte Zuständigkeitsbereiche, innerhalb derer die Vertragsparteien agieren (vgl. ebd.: Annex 1) und die Einfahrt in das Hoheitsgebiet anderer Vertragsparteien wird mit Art. 8 eindeutig geregelt. So muss die Einreise in das Hoheitsgebiet, konform mit den völkerrechtlichen Regelungen des SRÜ, zuvor gestattet werden.

Durch diese Festlegungen wird möglichen Disputen über unrechtmäßige Durchfahrten entgegengewirkt. Zusammenfassend kann das SAR-Abkommen einen wesentlichen Beitrag zum Ausbau der militärischen Kapazitäten geleistet haben, auf Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse ist das Konfliktpotential jedoch gering zu bewerten. Allerdings verweist Haftendorn auf einen in diesem Zusammenhang entscheidenden Punkt: Selbst wenn die Streitkräfte nur zur zivilen Überwachung und Notfallreaktion eingesetzt werden, sind sie dennoch „Instrumente organisierte Gewaltanwendung, die sich zur Machtprojektion, zur Abschreckung und zum Einsatz in politischen Krisen eignen. Sie haben allemal das Potential, einen regionalen Rüstungswettlauf auszulösen“ (Haftendorn 2016: 116). An dieser Stelle ist jedoch auch die gesamtpolitische Entwicklung zwischen den Akteuren von Bedeutung, wie im Folgenden des Kapitels ersichtlich wird.

Ähnlich verhält es sich mit einem weiteren denkbaren Motiv für die Aufrüstungstendenzen der Küstenstaaten: den Ausbau der militärischen Präsenz zur effektiven Grenzsicherung im Zuge der neuen maritimen Erreichbarkeit des Arktischen Ozeans. Dies erfordert den Aufbau staatlicher Strukturen, um bspw. gegen illegale Kriminalität vorgehen zu können (vgl. Amann 2016: 4). Prinzipiell resultiert aus der größeren Präsenz keine destabilisierende Militarisierung, da sie keine Aufrüstung im klassischen Sinne darstellt, sondern der territorialen Verantwortung nachkommt (vgl. Amann 2016: 5; Gaarder 2010: 95).

In der Diskussion über die Souveränität in der Arktis sind zudem territoriale Ansprüche relevant. Wie in den vorherigen Kapiteln ersichtlich, scheinen wirtschaftliche Aspekte für die bestehenden Dispute um Hoheitsrechte im zentralen Arktischen Ozean und die seitliche Abgrenzung der AWZ in der Beaufortsee eher eine untergeordnete Rolle zu spielen. Gleichsam rückt sich Absicherung wirtschaftlicher Interessen als Motiv für erhöhte militärische Kapazitäten in den Hintergrund. Der territoriale Disput um die Hans-Insel verdeutlicht, dass verstärkte Militärpräsenz ein gewisses Eskalationspotential bietet. Im Hinblick auf größere Streitfragen wie den Ansprüchen um einen erweiterten Festlandsockel könnte dieses weitaus größer sein. Insbesondere Kanada betrachtet eine Festlandsockelerweiterung als juristisches Instrument zur Umsetzung nationaler Souveränität, die wiederum die wichtigste Säule in der kanadischen Arktispolitik bildet (siehe Kapitel 3.3.). Das größte Konfliktpotential diesbezüglich könnte ein nicht zufriedenstellendes Urteil vonseiten der FSGK sein, da alle Anrainer bestrebt sind, dass das gesamte Ausmaß ihrer territorialen Ansprüche anerkannt wird und den Strategiepapieren folgend möglicherweise keine hinreichende Kompromissbereitschaft zeigen werden. Aufgrund der bisher erarbeiteten Ergebnisse würde ein derartiger Konflikt um die nationale Aufteilung des Arktischen Ozeans in erster Linie aus Souveränitätsfragen erwachsen.

Im Bereich der rein militärischen Sicherheit sind die offiziell verlautbarten Bestrebungen der Anrainerstaaten erwähnenswert, sich gegen potentielle Angriffe über die Arktis verteidigen zu

wollen. In diesem Zusammenhang steht auch der Streit um den völkerrechtlichen Status der Seewege, welcher den Strategiepapieren folgend auch aus sicherheitspolitischen Überlegungen erwächst. So definieren die Vereinigten Staaten die Freiheit der Schifffahrt als Teil nationaler Sicherheitsbedürfnisse, um die Mobilität von Militärschiffen in der Region zu erhalten (vgl. NSPD-66 2009: 3). Wie bereits erläutert, wird in den Strategiepapieren nicht explizit erwähnt, auf welche unvorhergesehenen Ereignisse sich die jeweiligen Regierungen in ihren sicherheitspolitischen Überlegungen beziehen. Allerdings deuten vereinzelte Anmerkungen darauf hin, dass traditionelle Bedrohungen aus Zeiten des Kalten Krieges weiterhin eine Rolle spielen (siehe Kapitel 3.8.). Daraus lässt sich schlussfolgern, dass der Ausbau militärischer Kapazitäten in der Region möglicherweise auch eine Aufrüstung im klassischen Sinne darstellt und der gegenseitigen Abschreckung dient. Mit der Eisschmelze zieht sich auch die sog. eisige Pufferzone zwischen den ehemaligen Großmächten bzw. den NATO-Mitgliedsstaaten und der Russischen Föderation zurück und öffnet den Arktischen Ozean für potentielle Manöver der marinen Streitkräfte. Darüber hinaus verändern sich die Möglichkeiten militärische Agierens, so könnten U-Boote von Überwachungsanlagen leichter erfasst werden. Von Bedeutung könnte darüber hinaus sein, dass externe Akteure wie die VR China durch ihren Beobachterstatus im Arktischen Rat an politischem Einfluss gewinnen und als potentielle Bedrohung der arktischen Souveränität angesehen werden. Allerdings bedarf es an dieser Stelle einer deutlich ausführlicheren Analyse des militärstrategischen Konfliktpotentials im Hinblick auf externe Akteure, beruhend auf einer Untersuchung der zwischenstaatlichen Verhältnisse, die in dieser Arbeit nicht geleistet werden und daher nur als Ausblick auf weitere Forschungsfragen genannt sein soll.

Aus der zunehmenden Militarisierung lässt sich eine wechselseitige Aufrüstung befürchten, die schlimmstenfalls ein regionales Sicherheitsdilemma zur Folge hat. Allerdings ist zu bedenken, dass die Truppenstärke der stationierten Einheiten gegenwärtig deutlich unter dem Niveau zur Zeit des Kalten Krieges liegt und die Region aufgrund der geringen infrastrukturellen Entwicklung sowie aus rohstoffpolitischer Sicht kaum attraktive Angriffsziele bietet (vgl. Amann 2016: 5). Das militärische Konfliktpotential wird in der wissenschaftlichen Literatur zudem durch die vermeintlich kooperationsfördernde Wirkung der verstärkten Anwesenheit von Streitkräften in der Arktis abgewertet. So verweist Amann auf die seit 2012 jährlich stattfindenden Treffen hochrangiger Militärs aller acht Arktisstaaten, um die kooperativen militärischen Beziehungen auszubauen (vgl. ebd.). Der Schwerpunkt des „Arctic Security Forces Roundtable“ liegt in den Bereichen Umweltschutz, Infrastruktur und Ausbildung eines maritimen Gebietsbewusstseins (vgl. Pettersen 2012: 87). Darüber hinaus existieren gemeinsame Militärübungen wie das jährliche Manöver POMOR der norwegischen und russischen Streitkräfte zur Erhöhung der Interoperabilität (vgl. ebd.).

Seit der Ukraine-Krise haben sich die nachbarschaftlichen Beziehungen der Arktisstaaten jedoch teilweise verändert: Erstens wurde die russische Offshore-Exploration nördlich des Polarkreises sanktioniert; zweitens haben sich die Beziehungen zwischen dem Westen und Russland verschlechtert und viele politische Dialoge wurden vorerst eingeschränkt (vgl. Morgunova/ Westpfahl 2016: 7). Bereits im Februar 2013 zeichneten sich erste diplomatische Spannungen ab, als Norwegen die NATO dazu einlud, mehr Militärübungen im Norden durchzuführen (vgl. Braune 2016: 117). Seit 2014 lässt sich eine verstärkte militärische Präsenz beobachten: So wurde im Zeitraum von Januar 2014 bis März 2015 ein Anstieg der Patrouillen von U-Booten der russischen Nordflotte um ca. 50 Prozent verzeichnet (vgl. Nilsen 2015). Im Jahr 2015 führten drei mit atombetriebenen Raketen ausgestattete U-Boote der Nordflotte in den arktischen Gewässern ein Kampftraining durch, die das neue Rückgrat der strategischen nuklearen Abschreckung bilden sollen (vgl. Pettersen 2015). Auch im Jahr 2017 kam es zu Militärübungen, so schoss die in der abgelegenen Basis von Kotelny, eine der größten Neusibirischen Inseln, stationierte Einheit der Nordflotte Marschflugkörper in Richtung Laptev-See in der russischen Arktis ab (vgl. Staalsesen 2017). Zudem fand auf der Insel eine Übung zum Schutz der Basis gegen feindliche Truppen statt (vgl. ebd.). Mit dem Beginn der Ukraine-Krise sind demzufolge vermehrt militärische Aktivitäten in der Arktis zu beobachten, was vermuten lässt, dass die gesamtpolitischen Entwicklungen und eine verstärkte Militärpräsenz miteinander korrelieren. Allerdings ist anzumerken, dass einige Jahre zuvor angekündigte Modernisierungsmaßnahmen und punktuelle Verstärkungen möglicherweise zeitgleich mit den Ereignissen in der Ukraine zusammengefallen sein könnten. Abgesehen von dieser spekulativen Überlegung ist jedoch nicht von der Hand zu weisen, dass sich das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen den Arktisstaaten verschlechtert hat. Im Frühjahr 2014 setzte Norwegen die bilaterale militärische Zusammenarbeit für die Marineübung „Northern Eagle“ mit Russland nach Annexion der Krim und dem Einsatz von Waffengewalt in der Ukraine zunächst bis Ende des Jahres aus und verlängerte die Maßnahme bis Ende 2015 (vgl. Pettersen 2014). Die Zusammenarbeit in den Bereichen Küstenwache, Grenzschutz und Such- und Rettungsaktivitäten wurde hingegen weiterhin fortgesetzt, ebenso wie der Kontakt zwischen dem norwegischen Joint Headquarter und der russischen Nordflotte, um die regionale Stabilität aufrechtzuerhalten (vgl. ebd.). Dies deutet darauf hin, dass wesentliche Kooperationen, sofern sie nicht rein militärischer Natur sind, trotz zunehmender politischer Spannungen zunächst aufrechterhalten werden.

Infolge der Verschlechterung der zwischenstaatlichen Beziehungen und der verhängten Sanktionen orientiert sich die Russische Föderation vermehrt an asiatischen Partnern und versuchte seine strategische Partnerschaft mit dem aufstrebenden China auszuweiten (vgl. Morgunova/ Westphal 2016: 7; Baev 2015: 55). Bis zum Frühjahr 2015 stellte sich jedoch heraus, dass sich die chinesisch-russische Partnerschaft eher nachteilig entwickelte, da Peking verstärkt seine

Beziehungen zu den USA aufbaut und das Handelsvolumen zwischen Russland und China statt der erwarteten Expansionen einen deutlichen Rückgang verzeichnete, wie der norwegische Politikwissenschaftler Pavel Baev anmerkt (vgl. Baev 2015: 55). Aktuellen Informationen zufolge verhandeln die beiden Nationen jedoch weiterhin über gemeinsame Projekte in der Arktis wie die Umsetzung einer Handelsroute entlang der NSR (vgl. Deutsche Wirtschaftsnachrichten 2017). Die staatliche chinesische Reederei COSCO entsandte als erste Schiffsreederei im Jahr 2013 ein Containerschiff über den Nördlichen Seeweg, was die chinesischen Interessen an einer verstärkten Zusammenarbeit mit Russland ansatzweise untermauert (vgl. ebd.). Es kann demnach nicht ausgeschlossen werden, dass sich die chinesisch-russische Partnerschaft im Hinblick auf die arktische Region weiterentwickelt. Zur besseren Einschätzung bedarf es einer eingehenderen Untersuchung der chinesisch-russischen Beziehungen und der Entwicklung gemeinsamer arktischer Projekte, die an dieser Stelle nicht geleistet werden kann. Problematisch könnte in diesem Zusammenhang sein, dass nicht alle Vorhaben in der öffentlichen Wahrnehmung transparent vermittelt werden, sodass keine fundierte Bewertung über die zukünftige Gestaltung einer gemeinsamen Arktispolitik gegeben werden kann.

Den dargelegten Spillover-Effekten kommt aufgrund ihres sich abzeichnenden Wirkungsgrades eine besondere Bedeutung für die Einschätzung des Konfliktpotentials zu, allerdings ist die Forschungslage zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht so umfassend, dass eine verlässliche Bewertung der politischen Entwicklungen in der Arktis getroffen werden kann. Es bedarf an dieser Stelle einer tiefergehenden Analyse, die sich gleichsam mit Übertragungseffekten von politischen Auseinandersetzungen in anderen Regionen beschäftigt, um mögliche Entwicklungen auf den arktischen Raum zu projizieren. Darüber hinaus bedarf es einer detaillierten Analyse der zwischenstaatlichen Verhältnisse der zentralen Akteure in der Arktis, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht geleistet werden kann. Basierend auf den erarbeiteten Ergebnissen kann jedoch festgehalten werden, dass aus den diplomatischen Spannungen außerhalb der Arktis eine gewisse destabilisierende Wirkung resultiert, die zu der Annahme veranlasst, dass sich mögliche weitere Verschlechterungen der zwischenstaatlichen Beziehungen der Arktisstaaten negativ auf die bi-/ multilateralen Kooperationen auswirkt und bestehende Konfliktlinien verschärft. Zudem könnten sie einen Anreiz zu weiteren Investitionen in Aufrüstungsprojekte bieten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das größte Konfliktpotential grundsätzlich von drei denkbaren Entwicklungen ausgeht: (1) Souveränitätsfragen um die Aufteilung des zentralen Arktischen Ozeans im Rahmen einer Festlandsockelerweiterung, (2) Erhöhung militärischer Kapazitäten zur Abschreckung und Reaktion auf potentielle Angriffe über die Arktis im Zuge der neuen maritimen Erreichbarkeit der Region und aufgrund der geografischen Nähe der

Russischen Föderation und den NATO-Mitgliedsstaaten, (3) Übertragung von politischen Auseinandersetzungen außerhalb der Arktis.

4.3. Diskutiere Lösungsmöglichkeiten

Nachdem in den vorherigen Kapiteln das internationale Konfliktpotential eingehend analysiert wurde, soll im Folgenden noch ein Blick auf die in der Forschungsliteratur diskutierten Lösungsmöglichkeiten geworfen werden, um eine abschließende Bewertung für das Konfliktpotential in der Arktis geben zu können. Im Vordergrund stehen dabei grundsätzlich das Seerechtsübereinkommen als rechtliches Instrument und die Stärkung des Arktischen Rates als kooperationsfördernde Instanz.

Der Arktische Ozean unterliegt wie alle Seegebiete dem (völker-) rechtlichen Rahmen, der durch das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 festgelegt ist (vgl. Damm et al. 2016: 2). Dieses internationale Abkommen basiert auf den vier Genfer Seerechtskonventionen zum Küstenmeer und der Anschlusszone, zur Hohen See, zur Fischerei und Erhaltung der lebenden Schätze der Hohen See und zum Festlandsockel (vgl. Kimminich 1983: 394). Mit diesen Verträgen wurde bereits vorher geltendes Völkergewohnheitsrecht kodifiziert (vgl. ebd.). Diejenigen Staaten, die dem Abkommen nicht beigetreten sind, wie die Vereinigten Staaten, akzeptieren die Seerechtskonvention weitgehend als Gewohnheitsrecht (vgl. Braune 2016: 128). Mit der im Mai 2008 unterzeichneten Ilulissat-Erklärung bekennen sich die fünf Küstenstaaten ausdrücklich zu dem internationalen Rechtsrahmen und den darin verankerten Rechten und Pflichten in Bezug auf die Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels, den Schutz der Meeresumwelt, einschließlich eisbedeckter Gebiete und der Freiheit der Schifffahrt sowie der geordneten Abwicklung überlappender Ansprüche (vgl. The Ilulissat Declaration 2008). Eine rechtliche Lösung des Disputs um territoriale Souveränitätsrechte im Rahmen einer Festlandsockelerweiterung erweist sich jedoch aus zwei Punkten als kompliziert: Erstens unterscheidet das SRÜ zwischen „ozeanischen Bergrücken“ und „unterseeischen Erhebungen“. Verläuft ein Festlandsockel über Teile eines unterseeischen Bergrückens, ist nach Art. 76 Abs. 6 nur die 350 Seemeilen-Regel, nicht aber die vorteilhaftere 2500-Meter-Wassertiefenlinie anwendbar (vgl. World Ocean Review 2014: 209). Diese Einschränkung gilt hingegen nicht für unterseeische Erhebungen, da sie anders als ozeanische Bergrücken nicht aus vulkanischem Gestein bestehen, sondern in ihrer materiellen Zusammensetzung dem Festlandrand ähneln (vgl. ebd.). Welche Regelung letztlich wirksam wird, hängt demnach maßgeblich von der geologischen Beschaffenheit des Festlandsockels ab (vgl. ebd.). Zweitens kann die Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels, ein internationales Organ mit Sitz bei den Vereinten Nationen in New York,

keine rechtsverbindlichen Entscheidungen zur Festlegung der äußeren Grenzen des Festlandsockels treffen, wodurch das SRÜ keine hinreichende Lösungsmöglichkeit für die bestehenden grenzbezogenen Dispute darstellt (vgl. Wallimann 2013: 35). Die Aufgabe der FSGK besteht darin, die eingereichten Unterlagen der Küstenstaaten auf Einhaltung wissenschaftlicher Standards und die methodisch einwandfreie Anwendung der Messverfahren zu überprüfen und Empfehlungen auszusprechen (vgl. ebd.). Auf dieser Grundlage legt der Küstenstaat eigenständig und verbindlich die Grenzen des Festlandsockels fest (vgl. ebd.). Das Seerechtsübereinkommen enthält keine Regelungen für den Fall, dass der Küstenstaat sich nicht an die Empfehlungen der FSGK hält oder seine Außengrenzen ohne vorherigen Antrag festlegt (vgl. ebd.). Zwar haben sich die Arktisanrainer mit der Ilulissat-Erklärung zu den Regelungen des Seerechts bekannt und diese mit der fristgerechten Einreichung von entsprechenden Anträgen auf eine Festlandsockelerweiterung erfüllt, dennoch zeichnet sich an dieser Stelle ein gewisses Konfliktpotential ab: So können die ausgesprochenen Empfehlungen aufgrund der in Kapitel 4.1. dargestellten Überschneidungen in der Antragsstellung nicht das gesamte Ausmaß der beanspruchten Festlandsockel aller Anrainerstaaten umfassen. Prinzipiell wären in diesem Kontext zwei Szenarien denkbar: (1) Alle Staaten können nachweisen, dass es sich bei dem arktischen Festlandsockel um eine natürliche Verlängerung der eigenen Landmasse handelt. Nach Art. 83 Abs. 1 erfolgt die Abgrenzung des Festlandsockels zwischen Staaten mit gegenüberliegenden oder aneinander angrenzenden Küsten durch eine Übereinkunft im Sinne des Art. 38 des Statuts der IGH, die das Gerechtigkeitsempfinden aller Akteure zufriedenstellt (vgl. SRÜ 1982: Art. 83). Die Unterzeichner des Übereinkommens können nach Art. 287 Abs. 1 zwischen folgenden Instanzen zur Beilegung von Streitigkeiten wählen: dem Internationalen Seerechtshof, dem IGH oder einem gebildeten Schiedsgericht (vgl. ebd.: Art. 287). Zwar betonen die Arktisstaaten in ihren offiziellen Strategiepapieren, etwaige Konflikte gemeinsam und auf friedliche Weise lösen zu wollen, allerdings kristallisiert sich stellenweise eine fehlende Kompromissbereitschaft heraus (siehe Kapitel 3), welche den Rückgriff auf eine der aufgeführten Instanzen erforderlich machen könnte. Theoretisch könnte auch das in Art. 284 verankerte Vergleichsverfahren angewendet werden, demzufolge jeder Vertragsstaat die andere(n) Partei(ein) auffordern kann, die Streitigkeiten einem Vergleichsverfahren zu unterwerfen. Allerdings bedarf es der Zustimmung der aufgeforderten Parteien, ansonsten gilt dieses Verfahren als beendet. Das Vergleichsverfahren erscheint im Zuge der in Kapitel 3 erarbeiteten Ergebnisse jedoch vergleichsweise unwahrscheinlich. (2) Den Empfehlungen der FSGK zufolge wird einem Arktisstaat ein deutlich größeres Ausmaß des Festlandsockels zugesprochen als den benachbarten Staaten. In diesem Kontext interessant ist die Möglichkeit der gerichtlichen Überprüfung der festgelegten Außengrenzen (vgl. Wallimann 2013: 38). Da die ausgesprochenen Empfehlungen keinen rechtsverbindlichen Charakter besitzen, sind die Küstenstaaten nicht verpflichtet, diesen auch nachzukommen. Durch eine Reform

von Art. 76 Abs. 8 ließe sich diese Problematik möglicherweise beheben, indem die Empfehlungen der FSGK zu rechtsverbindlichen Entscheidungen verändert werden. Wallimann schlägt zudem vor, dass benachbarte Staaten immer gemeinsam Anträge auf Festlandsockelerweiterung unter vollständiger Offenlegung der jeweiligen Daten stellen müssten (vgl. ebd.: 39 f.). Das größte Problem sieht er im notwendigen Zeit- und Ressourcenaufwand, obwohl die Konkurrenzsituation im Falle überlappender Ansprüche bedeutsamer ist. Problematisch ist darüber hinaus, dass die FSGK keiner Kontrolle unterliegt und nicht öffentlich verhandelt, wodurch keine Transparenz der Entscheidungsverfahren gegeben ist (vgl. ebd.: 38). Eine weitläufige Ausdehnung des Festlandsockels könnte zudem mit dem sog. „Common-Heritage-Prinzip" im Widerspruch stehen, demzufolge der Meeresboden und –untergrund des Hochseegebietes als gemeinsames Erbe der Menschheit zu betrachten sind, welches sich mit einer Festlandsockelerweiterung verringert (vgl. ebd.). Aufgrund dessen könnte es zu Konflikten mit externen Akteuren kommen, die Interesse an einer Nutzung der Hohen See im Arktischen Ozean interessiert sind. Die rechtliche Dimension der Schifffahrtsrouten wurde in Kapitel 4.2.2. bereits ausführlich betrachtet und soll an dieser Stelle nicht mehr gesondert behandelt werden. Es ist jedoch zusammenfassend anzumerken, dass sich eine Lösung schifffahrtsrechtlicher Streitfragen auf Grundlage des SRÜ grundsätzlich schwierig gestaltet. Die oben angeführten Instanzen und Verfahren können jedoch gleichermaßen herangezogen werden.

Mit dem Arktischen Rat existiert ein hochrangiges multilaterales Forum zur Wissensgenerierung, Aussprache praktischer Empfehlungen, Repräsentation und Bündelung arktischer Belange in relevanten globalen Foren sowie zur Unterstützung der Arktisstaaten bei der Umsetzung empfohlener Maßnahmen (vgl. Humrich 2011: 12). Der AR zeichnet sich dadurch aus, dass er die Zusammenarbeit zwischen den acht Arktisstaaten in gemeinsamen Angelegenheiten fördern soll. Wie in Kapitel 2.5. dargestellt, befasst sich das regionale Gremium im Wesentlichen mit der nachhaltigen Entwicklung und dem Schutz der Umwelt. In der Erklärung über die Errichtung des AR wurden Fragen der militärischen Sicherheit explizit ausgeschlossen (vgl. Declaration on the Establishment of the Arctic Council 1996: 1). Allerdings sind seiner Arbeit deutliche Grenzen gesetzt, da die Empfehlungen der sechs Arbeitsgruppen für die Mitgliedsstaaten keine verbindlichen Regulierungsfolgen haben und keine Mittel zur Durchsetzung getroffener Beschlüsse bzw. Sanktionsmöglichkeiten bestehen (vgl. Humrich 2011: 12; Braune 2016: 95). Der Erfolg des AR ist daher von der Umsetzung gemeinsamer Entscheidungen durch die einzelnen Mitglieder abhängig. Zudem arbeitet der Rat nach dem Konsensprinzip, d. h. alle Entscheidungen müssen von den Mitgliedsstaaten einstimmig beschlossen werden, sodass bestimmte Beschlüsse aufgrund einzelner nationaler Interessen blockiert werden können. Auf Grundlage der dargelegten Punkte eignet sich der Arktische Rat nur bedingt als Instanz zur Lösung bestehender Konflikte. Wie im vorherigen Kapitel dargestellt, geht das größte Konfliktpotential von

sicherheitspolitischen Überlegungen aus, die jedoch nicht dem Aufgabenspektrum des Rates angehören und damit auch nicht Gegenstand zwischenstaatlicher Diskussionen sein werden. Des Weiteren handelt es sich bei den Konfliktlinien in erster Linie um territoriale Streitigkeiten, die im Rahmen des Arktischen Rates nicht gelöst werden können. Das Potential dieses internationalen Gremiums besteht grundlegend in der kooperationsfördernden Wirkung, so könnte das Eskalationspotential durch den Aufbau guter nachbarschaftlicher Beziehungen möglicherweise sinken. Die zunehmenden politischen Spannungen zwischen den westlichen Staaten und der Russischen Föderation und der resultierende Abbruch bestimmter Kooperationen verleitet jedoch zu der Annahme, dass sich dies auf die Zusammenarbeit innerhalb des AR übertragen könnte, wenn sich die zwischenstaatlichen Beziehungen weiter verschlechtern. Der Ausschluss Islands, Schwedens und Finnlands von der Ilulissat-Konferenz in Nuuk zeigt zudem, dass der AR offenbar nicht als maßgebliche Plattform für sämtliche arktische Angelegenheiten angesehen wird und verdeutlicht gleichzeitig das fehlende Selbstverständnis, das alle acht Staaten gleichermaßen umfasst. Dies könnte sich zukünftig möglicherweise auch auf die Arktischen Fünf übertragen, sodass es zu einer Blockbildung im AR kommt. Allerdings handelt es sich hierbei wiederum um eine rein spekulative Überlegung, die stark von den gesamtpolitischen Entwicklungen abhängig ist und über die keine verlässliche Aussage getroffen werden kann. Grundsätzlich kann der Arktische Rat angesichts seiner geringen Befugnisse kaum auf die derzeitige Konfliktsituation einwirken (vgl. Wallimann 2013: 40). Inwieweit sich dies durch eine Ausweitung seiner Kompetenzen verändern könnte, ist fraglich. Nach Wallimann könnte der AR steuernd in die Klärung von Gebietsfragen eingreifen, wenn eine effektive Bündelung von Vermessungsergebnissen und sonstigen Datenmaterial über den Rat möglich wäre (vgl. ebd.: 2013: 40). Allerdings wird auf diese Weise nicht die Problematik der unverbindlichen Empfehlungen vonseiten der FSGK gelöst, es würde sich lediglich um eine Beschleunigung des Verfahrens handeln.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die bestehenden Konflikte zwischen den Arktisstaaten mit den vorhandenen rechtlicher Instrumenten und einer Stärkung des Arktischen Rates als kooperationsförderndes Forum nicht adäquat lösen lassen und darauf angewiesen sind, dass sich die Konfliktparteien trotz politischer Spannungen weiterhin zu einer friedlichen Lösung bekennen.

5. Fazit

Mit der Verankerung einer russischen Flagge auf dem Meeresboden unterhalb des geografischen Nordpols zur symbolischen Untermauerung maritimer Souveränitätsansprüche im Arktischen Ozean lenkte die Russische Föderation im Jahr 2007 die internationale Aufmerksamkeit auf die territorialen Streitigkeiten in der Region. Seitdem wird in der wissenschaftlichen Literatur die Gefahr einer eskalierenden Konfrontation zwischen den Arktisstaaten kontrovers diskutiert. Nach einer geografischen Definition des arktischen Raumes als Untersuchungsgegenstand sind zunächst die regionalen Auswirkungen der globalen Erwärmung worden, da der erhebliche Rückgang der sommerlichen Meereisfläche zu einer neuen maritimen Erreichbarkeit des Arktischen Ozeans führt. Daraus ergibt sich eine Reihe von geopolitischen Implikationen, die als mögliche Konfliktmotive eingeschätzt wurden. Dabei hat sich gezeigt, dass die viel diskutierten Erdöl- und Erdgasvorkommen lediglich ein begrenztes politisches Konfliktmotiv darstellen, da die wenigen publizierten Studien über das energetische Rohstoffpotential aufgrund ihrer statistischen Methodik hohe Unsicherheiten über die tatsächliche Existenz der vermuteten Ressourcen aufweisen und der berechnete, prozentuale Anteil an den weltweiten Vorkommen aufgrund erkennbarer Unstimmigkeiten in den Relationen infrage gestellt werden kann. Darüber hinaus erweist sich der fehlende Bezug auf die Explorations- und Förderungskosten als problematisch, denn die Arktis unterliegt trotz der fortschreitenden Erwärmung weiterhin harschen Witterungsbedingungen. Zudem könnte sich eine Rohstofferschließung unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Preislage wirtschaftlich nicht lohnen. Ebenso ist deutlich geworden, dass es keine konkreten Einschätzungen über im Meer gelegene Lagerstätten an nicht-energetischen Rohstoffen gibt. Da sich die gegenwärtigen und abzeichnenden Konfliktlinien auf das Meer als völkerrechtlichen Raum beziehen, eignen sich nicht-energetische Rohstoffe nur bedingt als Konfliktmotiv. Des Weiteren bietet die zugänglich werdende Nordpolarregion in Zeiten leer- und überfischter Gewässer vermeintlich lukrative Fischfanggebiete, da die Fischbestände als Reaktion auf steigende Wasseroberflächentemperaturen und den sich verändernden Salzgehalt der Ozeane möglicherwiese in nördliche Gebiete wandern könnten. Im Rahmen der Neueinschätzung wirtschaftlicher Konfliktmotive ist jedoch deutlich geworden, dass die Auswirkungen des Klimawandels auf das marine Ökosystem derzeit noch nicht hinreichend erforscht und es sich daher diesbezüglich lediglich um Spekulationen handelt, die zunächst nicht als Konfliktmotiv herangezogen werden können.

Eine große Rolle in der Diskussion um das Konfliktpotential spielt weiterhin die Nutzung polarer Schifffahrtsrouten als kürzere Verbindung zwischen Eurasien und Nordamerika, wobei die zeitweise bereits eisfreie Nordwest- und Nordostpassage im Vordergrund stehen. Dabei wurde festgestellt, dass die beiden Seewege durch den Arktischen Ozean zwar teilweise erhebliche Zeit- und Distanzersparnisse bieten, diese jedoch nicht für alle Verbindungen gleichermaßen

rentabel sind. Eine gedachte geografische Linie durch Gibraltar und Singapur kann als Gewinnschwelle für die nördlichen Seewege angesehen werden, sodass sich Fahrten in/ aus südlichere/ n Regionen wirtschaftlich nicht lohnen. Doch auch potentiell rentable Fahrten werden sich vorerst weiterhin auf die traditionellen Schifffahrtsrouten bspw. durch den Suezkanal konzentrieren, da (1) Unsicherheiten in der Ausdehnung der jährlich variierenden Meereisbedeckung verbleiben und dadurch die teure Begleitung von Eisbrechern bzw. Umrüstung notwendig ist, (2) das Zeitfenster für die Nutzung der Passagen weiterhin auf wenige Wochen in den Sommermonaten beschränkt ist, (3) der Arktische Ozean nicht hinreichend kartographiert ist und es viele Flachwasserbereiche gibt, (4) die infrastrukturelle Erschließung einschließlich des Aufbaus von satellitengestützten Navigationshilfen bislang kaum vorangeschritten ist. Die Untersuchung der Nutzungsstatistiken des internationalen Schiffverkehrs durch die NSR hat zudem eine rückläufige Entwicklung von Transitfahrten und des Frachtvolumens gezeigt. Des Weiteren wurde aufgezeigt, dass die NSR derzeit vielmehr der regionalen und meist russischen Schifffahrt als internationalen Transits dient. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die arktischen Seewege mittelfristig für die globale Handelsschifffahrt kaum interessant sind und daher eher ein begrenztes Konfliktmotiv darstellen.

Aus ökologischer Sichtweise stellen die Auswirkungen des Klimawandels und die wachsenden wirtschaftlichen Aktivitäten eine Gefahr für das sensible Ökosystem der Arktis dar und bieten in erster Linie kooperative Ansätze. Die größte Bedrohung geht dabei von Ölverseuchungen und dem Freisetzen von toxischen Chemikalien durch ein Unglück oder illegales Einleiten in die arktische Umwelt aus. Mit dem multilateralen Abkommen über die Zusammenarbeit bei Such- und Rettungsmaßnahmen reagierten die Arktisstaaten auf das Bedrohungspotential und die schlechte Infrastruktur zur Bergung von verunglückten Schiffen. Somit könnte einer Konfrontation zwischen den Arktisstaaten durch umweltpolitische Fragen möglicherweise entgegengewirkt werden.

Bei der Konfliktanalyse wurden gleichermaßen sicherheitspolitische und militärstrategische Aspekte als mögliche Konfliktmotive berücksichtigt, da die Arktis aufgrund ihrer geostrategischen Lage zwischen den antagonistischen Supermächten während des Kalten Krieges als Einsatzgebiet für strategische Waffensysteme diente. Nach dem Ende des Ost-West-Konflikts verringerten sich die militärischen Aktivitäten erheblich und die Arktis zeichnete sich durch ein hohes Maß an multilateraler Zusammenarbeit aus. Mit der neuen maritimen Erreichbarkeit bilden sich jedoch neue sicherheitspolitische Bereiche wie der Schutz der nördlichen Staatsgrenzen heraus, zudem haben die Arktisstaaten ihre militärischen Kapazitäten in den vergangenen Jahren wieder erhöht, was oftmals als Beleg für eine eskalierende Konfrontation gewertet wird. Bei der Bewertung des Konfliktpotentials sind jedoch stets auch die gesamtpolitischen Entwicklungen

zu berücksichtigen, da sich eine Verschlechterung der zwischenstaatlichen Beziehungen aufgrund der geostrategischen Lage prinzipiell auf die Arktis übertragen könnte.

Anhand der Untersuchung der nationalen Interessenlage der acht Arktisstaaten auf Grundlage offizieller Strategiepapiere wurde gezeigt, welche außenpolitischen Zielsetzungen die Akteure in der Region verfolgen und welche Konfliktlinien sich infolge konvergierender und divergierender Interessen herausbilden können. Die nationale Interessenlage stellt einen integralen Bestandteil der Konfliktanalyse dar, da sich anhand der abzeichnenden Verhaltensrichtungen der Arktisstaaten eine genauere Einschätzung über die Konfliktentwicklung treffen lässt. Dabei ist deutlich geworden, dass die Anrainerstaaten die Entwicklung erwarteter Öl- und Gasvorkommen als wichtigen Beitrag zur gesicherten Energieversorgung ansehen und diesen einen großen Stellenwert in der nationalen Arktispolitik einräumen. Im Vordergrund steht vor allem die Erschließung neuer Offshore-Lagerstätten durch eine gegenseitig vorteilhafte Zusammenarbeit. Nahezu alle Arktisstaaten beziehen sich auf die vielzitierte Studie des U.S. Geological Survey aus dem Jahr 2008, um ihre ökonomischen Interessen zu untermauern, was aus wissenschaftlich methodischer Sicht durchaus bedenklich ist, zumal deutlich geworden ist, dass die getroffenen Schätzungen mit hohen Unsicherheiten verbunden sind. Mit der beabsichtigten Rohstoffentwicklung geht die angestrebte Festlandsockelerweiterung einher, die im Einklang mit den völkerrechtlichen Regelungen erfolgen soll. Allerdings kristallisiert sich in Bezug auf die Problematik überlappender Ansprüche heraus, dass die Lösung derartiger Dispute den jeweiligen nationalen Interessen unterliegen und daher die notwendige Kompromissbereitschaft fehlen könnte. Prinzipiell betonen die Staaten ihr Interesse an einer weiterhin friedlichen Zusammenarbeit, gleichzeitig spielt die Sicherung der wesentlichen Kampffähigkeiten der konventionellen Streitkräfte zur Gewährleistung militärischer Sicherheit unter verschiedenen politischen Situationen und eine verstärkte militärischer Präsenz zur Demonstration arktischer Souveränität eine große Rolle. Dabei lassen sich vereinzelte Hinweise darauf finden, dass geostrategische Überlegungen aus Zeiten des Kalten Krieges nach wie vor von Bedeutung sind. Darüber hinaus beabsichtigen alle Anrainerstaaten die kommerzielle Nutzung der arktischen Schifffahrtsrouten durch Infrastrukturprojekte zu fördern. Allerdings sind sich insbesondere Kanada und die USA uneinig über den rechtlichen Status der Nordwestpassage: Kanada betrachtet die Passage internes Gewässer, während die USA den Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt vertreten.

Aus der Untersuchung der Interessenlage lässt sich schlussfolgern, dass insbesondere zwischen den Anrainerstaaten gewisse Streitpunkte existieren, die sich gegenwärtig in konkreten Konfliktlinien äußern. Grundsätzlich bestehen zwischen den Arktisstaaten folgende Dispute: (1) Souveränität über die Hans-Insel zwischen Dänemark und Kanada, (2) seitliche Abgrenzung der 200-Meilen-Zone zwischen Kanada und den USA in der Beaufortsee, (3) Überschneidungen in

den nationalen Ansprüchen auf einen erweiterten Festlandsockel im zentralen Arktischen Ozean, (4) Klassifizierung der Nordwest- und Nordostpassage als inneres Gewässer oder internationale Wasserstraße mit dem Recht zur Transitdurchfahrt und (5) Ausdehnung der Meereszonen um Spitzbergen und souveräne Rechte für die Unterzeichner des Spitzbergenvertrags. Die nachfolgende Analyse des internationalen Konfliktpotentials konzentrierte sich schwerpunktmäßig auf die vermuteten Erdöl- und Erdgasvorkommen, die polaren Seewege sowie sicherheitspolitischen/ militärstrategischen Aspekte, da sich diese drei Punkte als besonders relevant erwiesen. Dabei ist deutlich geworden, dass das Konfliktpotential energetischer Rohstoffvorkommen trotz des erklärten Interesses der Arktisanrainer an einer wirtschaftlichen Erschließung verhältnismäßig gering ist, da die Öl- und Gasressourcen innerhalb der eindeutig geregelten AWZs liegen und das Rohstoffpotential im Bereich der umstrittenen Festlandsockel weitgehend niedrig eingeschätzt wird. Zudem erweist sich die Entwicklung arktischer Rohstoffe derzeit aus folgenden Gründen als wirtschaftlich nicht lohnenswert: (1) Unberechenbare Wetter- und Eisverhältnisse, erforderlicher Umweltgenehmigungen und unausgereifte Technik erschweren die Exploration, (2) Unsicherheiten über die tatsächliche Existenz der Vorkommen, (3) höhere Produktionskosten im Vergleich zu traditionellen Lagerstätten, (4) höhere Vorlaufzeiten, (5) fehlende Logistik und geringe Infrastruktur, (6) hohe Abhängigkeit von der Entwicklung des Rohstoffpreises. Insbesondere der letzte Punkt ist bedeutsam, da zunächst die Rohstoffpreise über Explorationsprojekte und die mögliche Förderung entscheiden. Weiterhin spielt die ‚Peak Oil-Theorie' eine Rolle, wodurch es theoretisch zu einer zeitlichen Verlagerung der Konflikt kommen könnte, da in diesem Fall die Ölnachfrage das Angebot übersteigt. Allerdings kann derzeit keine verlässliche Aussage über die zukünftige Bedeutung fossiler Energieträger getroffen werden, die in dieser langfristigen Perspektive ebenfalls zu berücksichtigen ist.

Auf Grundlage der erarbeiteten Ergebnisse kann das Konfliktpotential arktischer Seewege derzeit als gering eingeschätzt werden, dennoch hat sich ein Disput um den rechtlichen Status der Nordwest- und Nordostpassage herausgebildet. Ob sich die bestehenden Streitigkeiten verschärfen könnten ist maßgeblich von den Lösungsmöglichkeiten abhängig. Dabei wurde festgestellt, dass sich eine rechtliche Lösung als schwierig erweist und geltenden Regelungen offenbar keine klaren Lösungsansätze bieten. Aufgrund des gegenwärtig geringes Transitaufkommens und der bislang jederzeit erfolgten Durchfahrtsgenehmigung vonseiten jener Staaten, welche die Passage als innere Gewässer ansehen, besitzt die Schifffahrt insgesamt ein begrenztes Eskalationspotential.

Wie ersichtlich wurde, kommt sicherheitspolitischen und militärstrategischen Aspekten bei der Beurteilung des Konfliktpotentials eine besondere Bedeutung zu, vor allem im Kontext der beobachtbaren neuen Aufrüstungstendenzen. Im Rahmen dieser Konfliktanalyse wurden gleichermaßen die möglichen Motive für die Erhöhung militärischen Kapazitäten in der Arktis be-

trachtet. Das SAR-Abkommen schafft eine legitimierende Grundlage für eine verstärkte Militärpräsenz in der Region, jedoch ergibt sich daraus ein vergleichsweise geringes Konfliktpotential, da einer wechselseitigen Aufrüstung durch entsprechende vertragliche Regelungen entgegengewirkt wird. Allerdings ist nicht zu vernachlässigen, dass Streitkräfte prinzipiell Instrumente organisierter Gewaltanwendung sind, die sich zur Machtprojektion, Abschreckung oder zum Einsatz in politischen Krisen eignen. Ähnlich verhält es sich mit dem Ausbau militärischer Präsenz zum Schutz der nördlichen Staatsgrenzen, die zwar keine Aufrüstung im klassischen Sinne darstellen, jedoch einen regionalen Rüstungswettlauf begünstigen können. Die beschriebenen Dispute um die nationale Aufteilung des Arktischen Ozeans im Rahmen einer Festlandsockelerweiterung erwachsen in erster Linie aus Souveränitätsfragen, die u. a. durch eine verstärkte militärische Präsenz demonstriert wird. Im Bereich der rein militärischen Sicherheit sind die offiziell verlautbarten Bestrebungen der Anrainerstaaten bedeutsam, sich gegen potentielle Angriffe über die Arktis verteidigen zu können. In diesem Kontext spielen auch traditionelle Bedrohungen auf Zeiten des Ost-West-Konflikts eine Rolle, woraus sich schlussfolgern lässt, dass der Ausbau der militärischen Kapazitäten teilweise auch eine Aufrüstung im klassischen Sinne darstellen könnte, was vor allem der geostrategischen Lage des Arktischen Ozeans geschuldet ist. Seit der Ukraine-Krise haben sich die nachbarschaftlichen Beziehungen der Arktisstaaten teilweise verschlechtert, so wurden u. a. Kooperationsprojekte mit Russland zeitweise ausgesetzt. Dies deutet darauf hin, dass sich politische Auseinandersetzungen außerhalb der Arktis in die Region übertragen. Daher kommt den sog. Spillover-Effekte eine besondere Bedeutung für die Einschätzung des Konfliktpotentials zu, aufgrund der gegenwärtig relativ begrenzten Forschungslage lässt sich keine fundierte Aussage über den Wirkungsgrad von Übertragungseffekten in der Arktis treffen. An dieser Stelle besteht weiterer Forschungsbedarf, der sich sowohl mit Spillover-Effekte in anderen Regionen und dem möglichen Projektion auf die Arktis, als auch mit den zwischenstaatlichen Verhältnissen der Arktisstaaten befasst. Insgesamt kann jedoch festgehalten werden, dass aus den gesamtpolitischen Entwicklungen eine destabilisierende Wirkung für die Arktis resultiert, die schlimmstenfalls zu einer Verschärfung der bestehenden Konfliktlinien führen könnte. Als problematisch erweist sich in diesem Kontext, dass die vorhandenen rechtlichen Instrumente und eine Stärkung des Arktischen Rates als kooperationsförderndes Forum keine adäquaten Lösungsmöglichkeiten bieten. Demzufolge ist das Konfliktpotential in besonderem Maße davon abhängig, dass sich die Arktisstaaten trotz politischer Spannungen weiterhin zu einer friedlichen Konfliktlösung bekennen und ihre Kooperationen fortsetzen.

Literaturverzeichnis

Airoldi, Adele (2014): The European Union and the Arctic. Developments and perspectives 2010-2014, Nordic Council of Ministers, Copenhagen.

Akcayoz, Pinar/ Heal, Adam/ Lee, Henry (2015): Security of the Arctic. As the U.S. Takes Over the Arctic Council Leadership in 2015, Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, Environmental and Natural Resources Program, Policy Brief, June 2015, Cambridge.

Allen, Jared (2012): Beaufort Sea Dispute, ArcticEcon, online: https://arcticecon.wordpress.com/2011/01/10/beaufort-sea-dispute/, 10. Januar 2011, (Zugriff 13.11.2017).

Althingi (2011): A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy, Approved at the 139th legislative session March 28 2011, Reykjavík.

Amann, Josef (2016): It's getting hot in here. Die Arktis im Wandel, Forum Regensburger Politikwissenschaftler, Working Paper 02/2016, Regenburg.

Arctic Council (1996): Declaration on the Establishment of the Arctic Council, Ottawa.

Arctic Council (2011): Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic, Nuuk.

Arctic Forum Foundation (o. J.): Delimitation agreement. A new era in the Barents Sea and the Arctic?, online: http://eu-arctic-forum.org/allgemein/delimitation-agreement-a-new-era-in-the-barents-sea-and-the-arctic/, (Zugriff 13.11.2017).

Arctic Monitoring Assessment Program (1998): AMAP Assessment Report. Arctic Pollution Issues, Oslo.

Alfred-Wegener-Institut (2016): Offenes Wasser um den Nordpol. Arktisches Meereis auf dem Rückzug, Pressemitteilung, online: https://www.awi.de/nc/ueber-uns/service/presse/pressemeldung/offenes-wasser-um-den-nordpol-arktisches-meereis-auf-dem-rueckzug.html (Zugriff 01.09.2017).

Baev, Pavel K. (2015): Russian Air Power Is Too Brittle for Brinksmanship, Program on New Approaches to Research and Security in Eurasia (PONARS Eurasia), Policy Memo No. 398, Washington DC.

Bartsch, Golo M. (2011): Die Governance der Arktis. Akteure, Institutionen und politische Perspektiven im tauenden Hohen Norden, Masterarbeit, Fernuniversität Hagen, Hagen.

Bartsch, Golo 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, Golo M. (2015): Zukunftsraum Arktis. Klimawandel, Kooperation oder Konfrontation?, Springer VS, Wiesbaden.

Beumer, Larissa (2015): Shell in der Arktis. Wie der Öl-Konzern die Arktis bedroht, Greenpeace, 04/2015, online: https://www.greenpeace.de/sites/www.greenpeace.de/files/publications/shell_in_der_arktis_20150406.pdf, (Zugriff 10.11.2017).

Beuermann, Christiane/ Hüging, Hanna (2014): Vom Menschen gemacht. Der anthropogene Treibhauseffekt, Bundeszentrale für Politische Bildung, online: https://www.bpb.de/gesellschaft/umwelt/klimawandel/38441/anthropogener-treibhauseffekt, [zugegriffen am 01.09.2017).

Bosold, David/ Koschut, Simon (2009): Die Zukunft der Arktis, Forschungsinstitut der Deutschen Gesellschaft für Auswärtige Politik e. V., (DGAPaktuell 3), Berlin.

Braune, Gerd (2008): Die Arktis birgt weniger Erdöl als bisher vermutet, in: Die Presse, online: http://diepresse.com/home/wirtschaft/international/401043/Die-Arktis-birgt-weniger-Erdoel-als-bisher-vermutet, [zugegriffen am 01.09.2017].

Braune, Gerd (2016): Die Arktis. Porträt einer Weltregion, Bundeszentrale für Politische Bildung, Schriftenreihe Band 1705, Bonn.

Buck, Christian (2007): Methan-Emissionen. Ein tierisches Problem, online: http://www.handelsblatt.com/technik/energie-umwelt/methan-emissionen-ein-tierisches-problem/2873678.html (Zugriff 01.09.2017).

Buixadé Farré, Albert. (2014): Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage. Routes, resources, governance, technology, and infrastructure, in: Polar Geography, Vol. 37, Nr. 4, S. 298-324.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrologie (2017): MARPOL Übereinkommen, online: http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/MARPOL_Uebereinkommen/index.jsp, (Zugriff 13.11.2017).

Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (2014): Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen, Hannover.

Bundeszentrale für Politische Bildung (2016): Peak Oil, online: http://www.bpb.de/wissen/W3QyQT,0,Peak_Oil.html, 13.10.2017, (Zugriff 10.11.2017).

Byers, Michael (2007): Internationales Recht und internationale Politik in der Nordwestpassage. Konsequenzen des Klimawandels, in: Zeitschrift für ausländisches Recht und Völkerrecht (ZaöRV), Vol. 67, S. 145-157.

Byers, Michael (2013): International Law and the Arctic, Cambridge Studies in International and Comparative Law, Cambridge.

Chang, Gordon G. (2010): China's Arctic Play. An admiral stakes a territorial claim – and it looks like there's to come more, online: http://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/, March 09, 2010 (Zugriff 29.09.2017).

Conley, Heather (2013): Arctic Arctic Economics in the 21th Century. The Benefits and Costs of Cold, A Report of the CSIS Europe Program, Center for Strategic and International Studies, Washington DC.

Damm, Volkmar et al. (2016): Der Arktische Ozean aus rohstoffwirtschaftlicher und völkerrechtlicher Sicht, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Commodity TopNews, Nr. 52, Hannover.

Dawnay, Kit (2013): China's Ambitions in the Arctic, online: http://thesigers.com/analysis/2013/3/19/chinas-ambitions-in-the-arctic.html, March 19, 2010 (Zugriff 29.09.2017).

Department of Foreign Affairs and International Trade of Canada (2000): The Northern Dimension of Canada's Foreign Policy, Ottawa.

Der Tagesspiegel (2014): Alaska hat Folgen der Ölkatastrophe noch nicht überwunden, 21.03.2014, online: http://www.tagesspiegel.de/weltspiegel/25-jahre-nach-havarie-der-exxon-valdez-alaska-hat-folgen-der-oelkatastrophe-noch-nicht-ueberwunden/9650548.html (Zugriff 01.09.2017).

Deutsche Wirtschaftsnachrichten (2017): Russland und China planen Seidenstraße über die Arktis nach Europa, online: https://deutsche-wirtschafts-nachrichten.de/2017/11/05/russland-und-china-planen-seidenstrasse-ueber-die-arktis-nach-europa/, (Zugriff 10.11.2017).

Dolata, Petra/ Mildner, Stormy-Annika (2013): Schätze am Meeresboden. Wirtschaftliche Potentiale und politische Risiken der Tiefseeförderung, in: Bruns, Sebastian/ Petretto, Kerstin/ Petrovic, David: Maritime Sicherheit. Globale Gesellschaft und internationale Beziehungen, Wiesbaden.

Elsner, Harald (2010): Das mineralische Rohstoffpotenzial Grönlands, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Deutsche Rohstoffagentur, Hannover.

Elsner, Harald (2012a): Das mineralische Rohstoffpotenzial der nordeuropäischen Arktis, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Deutsche Rohstoffagentur, Hannover.

Elsner, Harald (2012b): Das mineralische Rohstoffpotenzial der russischen Arktis, Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, Deutsche Rohstoffagentur, Hannover.

Elsner, Harald et al. (2014): Das mineralische Rohstoffpotenzial der Arktis, Bundesanstalt für Geowissenschaft und Rohstoffe, Deutsche Rohstoffagentur, Commodity TopNews Nr. 41, Hannover.

European Commission (2012): Developing a European Union Policy towards the Arctic Region. Progress since 2008 and next steps, Joint Communication to the European Parliament and the Council, JOIN (2012) 19 final, Brussels.

European Commission (2016): An integrated European Union policy for the Arctic, Joint Communication to the European Parliament and the Council, JOIN (2016) 21 final, Brussels.

European Parliament (2008): Arctic Governance, European Parliament resolution of 9 October 2008 on Arctic governance, online: http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2008-474, 23. Juli 2009 (Zugriff 29.09.2017).

Franke (2014): Kiruna. Schwedens Hauptstadt des Eisenerzes, online: https://www.explorermagazin.de/skand03/kiru03.htm (Zugriff 01.09.2017).

Haftendorn, Helga (2016): Wettrüsten im Ewigen Eis. Eine Gefahr für die internationale Stabilität?, in: Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik, Nr. 9, Sr. 101-120.

Hønneland, Geir (2010): Kompromiss als Routine. Russisch-norwegische Konfliktlösung in der Barentssee, in: Sapper, Manfred et al. (Hrsg.): Logbuch Arktis. Der Raum, die Interessen und das Recht, Osteuropa Jg. 61, Nr. 2-3/2011, Berlin.

Howard, Roger (2009): The Arctic Gold Rush. The New Race for Tomorrow's Natural Resources, London.

Huebert, Rob (2010): The Newly Emerging Arctic Security Environment, Canadian Defence and Foreign Affairs Institute (CDFAI), Calgary.

Humrich, Christian (2011): Ressourcenkonflikte, Recht und Regierung in der Arktis, in: Aus Politik und Zeitgeschichte: Arktischer Raum, 5-6/2011, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.

Hüging, Hanna (2013): Wetter, Klima und Klimawandel. Was unser Klima heute und in der Vergangenheit beeinflusst, Bundeszentrale für Politische Bildung, online: http://www.bpb.de/gesellschaft/umwelt/klimawandel/38427/wetter-klima-und-klimawandel, (Zugriff 01.09.2017).

Humpert, Malte (2017): Shipping Traffic on Northern Sea Route Grows by 30 Percent, High North News, online: http://www.highnorthnews.com/shipping-traffic-on-northern-sea-route-grows-by-30-percent/ (Zugriff 01.09.2017).

Gaarder, Godrun (2010): David und Goliath – Norwegen, Russland und ihre Interessen im Hohen Norden, in: Rill, Bernd (Hrsg.): Die Arktis. Ressourcen, Interessen und Probleme, Hanns Seidel Stiftung, Berichte und Studien 91, München.

Gelfand, Julia et al. (2014): Fall Report of the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Chapter 3: Marine Navigation in the Canadian Arctic, online: http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_cesd_201410_03_e_39850.html (Zugriff 01.09.2017).

Government of Canada (2010): Statement on Canada's Arctic Foreign Policy. Exercising Sovereignty and Promoting Canada's Northern Strategy Abroad, Ottawa.

IBRU (2016): Status of Arctic waters beyond 200 nautical miles shore, IBRU: Centre for Border Research, Durham University, Arctic maps, online: https://www.dur.ac.uk/ibru/resources/arctic/, (Zugriff 13.11.2017).

Ingimundarson, Valur (2011): Die Kartierung der Arktis. Bodenschätze und Großmachtpolitik, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 5-6/ 2011, S. 14-22.

Intergovernmental Panel on Climate Change (2014): Climate Change 2014. Synthesis Report, Contributing of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the IPCC, Geneva.

International Union for Conservation of Nature (2015): New assessment highlights climate change as most serious threat to polar bear survival – IUCN Red List, online: https://www.iucn.org/content/new-assessment-highlights-climate-change-most-serious-threat-polar-bear-survival-iucn-red (Zugriff 01.09.2017).

Jahn, Egbert (1973): Das Problem der Identifizierung von Interessen im internationalen System, in: Politische Vierteljahresschrift, Zeitschrift der Deutschen Vereinigung für Politische Wissenschaft, Jg. 1973 (5), S. 347-384.

Johnstone, Rachael Lorna (2014): Offshore Oil and Gas Development in the Arctic under international law. Risk and responsibility, Leiden.

Kaim, Markus (2008): Die sicherheitspolitischen Folgen des Klimawandels. Kanada und die Frage der arktischen Souveränität, Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP-Aktuell 49, Berlin.

Kassow, Jonas (2015): Multilaterismus im Hohen Norden. Die Ukrainekrise droht, die Arktisdiplomatie zu versicherheitlichen, Deutsche Gesellschaft für Auswärtige Politik, DGAP-kompakt, Nr. 12, Berlin.

Keil, Kathrin (2015): Economic potential, in: Jokela, Juha (Hrsg.): Arctic security matters, Report No. 24, Institute for Security Studies, Paris, S. 21-32.

Kimminich, Otto (1983): Einführung in das Völkerrecht, 2. vollständig überarbeitete Auflage, München.

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.

Lange, Manfred A. (2014): Die Nutzung von Öl- und Gasvorkommen in einer nahezu eisfreien Arktis, in: Lozán, José L. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Langer, Marco/ Schwantz, Steffen/ Steinecke, Karin/ Venzke, Jörg-Friedhelm (2014): Perspektiven der arktischen Seefahrt in der Zukunft, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Levin, Dan (2016): In the battle for sovereignty of a disputed Arctic Island, Canada and Denmark use whiskey and schnapps, online: https://www.arcticnow.com/politics-policy/2016/11/07/in-the-battle-for-sovereignty-of-a-disputed-arctic-island-canada-and-denmark-use-whisky-and-schnapps/, 7. November 2016 (Zugriff 29.09.2017).

Leypoldt, Patrick (2009): Die Nordostpassage als Alternative zu den bestehenden Seeverkehrsrouten zwischen Europa und Asien. Potenziale bis zum Jahr 2050, Dissertation, Basel.

Lozán, José L. (2014): Meeresspiegelanstieg. Eisschilde und thermische Ausdehnung: Eine kurze Übersicht, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Medvedev, Dmitry (2008): Speech at Meeting on the Russian Security Council on Protecting Russia's National Interests in the Arctic, online: http://en.kremlin.ru/events/president/transcripts/48304 (Zugriff 01.09.2017).

Meereisportal (2012): Einschätzung der Meereissituation Arktis 2012, online: http://www.meereisportal.de/meereisbeobachtung/aktuelle-beobachtungsergebnisse-aus-satellitenmessungen/einschaetzung-meereissituation-arktis/2012/, (Zugriff 13.11.2017).

Meereisportal (2016): Einschätzung der Meereissituation Arktis 2016, online: http://www.meereisportal.de/meereisbeobachtung/aktuelle-beobachtungsergebnisse-aus-satellitenmessungen/einschaetzung-meereissituation-arktis/2016/ (Zugriff 01.09.2017).

Ministry of Foreign Affairs of Denmark (2011): Denmark, Greenland and the Faroe Islands. Kingdom of Denmark's Strategy for the Arctic 2011-2020. Copenhagen.

Ministry of Foreign Affairs of Norway (2006): The Norwegian Government's High North Strategy, Oslo.

Ministry of Foreign Affairs of Norway (2009): New Building Blocks in the North. The next Step in the Government's High North Strategy, Oslo.

Ministry of Foreign Affairs of Sweden (2011): Sweden's strategy for the Arctic region, Stockholm.

Morgunova, Maria/ Westphal, Kirsten (2016): Offshore Hydrocarbon Resources in the Arctic. From Cooperation to Confrontation in an Era of Geopolitical and Economic Turbulence? Stiftung Wissenschaft und Politik, SWP Research Paper Nr. 3, Berlin.

National Petroleum Council (2015): Arctic Potential. Realizing the Promise of U.S. Arctic Oil and Gas Resources, Executive Summary, U.S. Department of Energy, Washington DC.

National Snow and Ice Data Center (o. J.): Thermodynamics: Albedo, online: https://nsidc.org/cryosphere/seaice/processes/albedo.html (Zugriff 01.09.2017).

Nilsen, Thomas (2015): Submarine patrols up 50 percent over last year, Barents Observer, online: http://barentsobserver.com/en/security/2015/04/submarine-patrols-50-percent-over-last-year-14-04, (Zugriff 10.11.2017).

Northern Sea Route Information Office (2012): Transit Statistics, online: http://www.arctic lio.com/docs/nsr/transits/Transits_2012.pdf (Zugriff 01.09.2017).

Northern Sea Route Information Office (2013): Transit Statistics, online: http://www.arctic-lio.com/docs/nsr/transits/Transits_2013_final.pdf (Zugriff 01.09.2017).

Notz, Dirk (2011): Die Arktis im Klimawandel, in: Aus Politik und Zeitgeschichte: Arktischer Raum, 5-6/2011, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.

National Snow and Ice Data Center (2015): Thermodynamics. Albedo, NSDIC, online: https://nsidc.org/cryosphere/seaice/processes/albedo.html, (Zugriff 13.11.2017).

O'Rourke, Ronald (2017): Changes in the Arctic. Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, CRS Report, Washington DC.

Østerud, Øyvind/ Hønneland, Geir (2014): Geopolitics and International Governance in the Arctic, in: Arctic Review on Law and Politics, Vol. 5, 2/2014, S. 156-176.

Østreng, Willy (1999): National Security and the Evolving Issues of Arctic Environment and Cooperation, in: Østreng, Willy (Hrsg.): National Security and International Environmental Cooperation in the Arctic – the Case of the Northern Sea Route, Springer Netherland, Dordrecht.

Østreng, Willy (2010): The Russian Federation's Arctic Policy, online: http://www.arctis-search.com/The+Russian+Federation%E2%80%99s+Arctic+Policy&structure=Arctic+Policies+and+Governance (Zugriff 01.09.2017).

Østreng, Willy et al. (2013): Shipping in Arctic Waters. A Comparison between the Northeast, Northwest and Trans Polar Passage, Springer, Berlin.

Protection of the Arctic Environment (2009): Arctic Marine Shipping Assessment Report (AMSA), Arctic Council, April 2009, Akureyri.

Pettersen, Trude (2012): Military Cooperation in the High North, in: Straalesen, Anet (Hrsg.): Barents Review 2012. Barents Borders – Delimitation and Internationalization, The Norwegian Barents Secretariat, Kirkenes.

Pettersen, Trude (2014): Norway suspends military cooperation with Russia until end of 2015, Barents Observer, online: http://barentsobserver.com/en/security/2014/12/norway-suspends-military-cooperation-russia-until-end-2015-12-12, (Zugriff 10.11.2017).

Pettersen, Trude (2015): Arctic training for strategic nuclear submarines, Barents Observer, online: http://barentsobserver.com/en/security/2015/07/arctic-training-strategic-nuclear-submarines-30-07, (Zugriff 10.11.2017).

Pezard, Stephanie et al. (2017): Maintaining Arctic Cooperation with Russia. Planning for Regional Change in the Far North, RAND Corporation, Santa Monica.

Piepjohn, Karsten (2014): Die Geologie der Arktis, ihre Bodenschätze und ihr rechtlicher Status, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): Warnsignal Klima. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Plöger, Sven (2012): Gute Aussichten für morgen. Wie wir den Klimawandel bewältigen und die Energiewende schaffen können, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.

Prime Minister's Office Finland (2010): Finland's Strategy for the Arctic Region. Prime Minister's Office Publication 8/2010, Helsinki.

Protection of the Arctic Marine Environment (2009): Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report, Approved by Arctic Council Ministers, Tromsø.

Reichert, Christian (2011): Die Bodenschätze des Meeres und das Seerecht, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Meere – Änderungen und Risiken, Hamburg, S. 304-308.

Reller, Armin/ Holdinghausen, Heike (2014): Der geschenkte Planet, Bundeszentrale für Politische Bildung, Bonn.

Rudloff, Bettina (2010): The EU as fishing actor in the Arctic. Stocktaking of institutional involvement and existing conflicts, Stiftung Wissenschaft und Politik, Working Paper FG2, Berlin.

Schönfeldt, Kristina (Hrsg.) (2017): The Arctic in International Law and Policy, (Documents in International Law), Oxford.

Schönwiese, Christian-Dietrich (2008): Einführung in die Klimatologie, 3. überarbeitete und aktualisierte Auflage, UTB, Stuttgart.

Schümer, Dirk (2015): Great Game. Kalter Krieg ums schmelzende Eis, 16.08.2015, online: https://www.welt.de/debatte/kommentare/article145264399/Great-Game-Kalter-Krieg-ums-schmelzende-Eis.html (Zugriff 01.09.2017).

Security Council of the Russian Federation (2009): Basics of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period till 2020 and for a further perspective, online: http://www.research.kobe-u.ac.jp/gsics-pcrc/sympo/20160728/documents/Keynote/Russian_Arctic_Policy_2009.pdf (Zugriff 01.09.2017).

Smirnova, Julia (2013): Russlands kalter Krieg am Nordpol, in: Die Welt, 11.12.2013, online: https://www.welt.de/politik/ausland/article122822341/Russlands-kalter-Krieg-am-Nordpol.html (Zugriff 01.09.2017).

Spohr, Alexandre Piffero et al. (2013): The Militarization of the Arctic. Political, Economic and Climate Challenges, in: UFRGS Model United Nations Journal, p. 11-70, online: https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2013/wp-content/uploads/2013/10/The-Militarization-of-the-Arctic-Political-Economic-and-Climate-Changes.pdf (Zugriff 31.10.2017).

Staalesen, Atle (2017): Heavy shooting from Russian Navy's new Arctic base, Barents Observer, online: https://thebarentsobserver.com/en/security/2017/09/heavy-shooting-russian-navys-new-arctic-base, (Zugriff 10.11.2017).

Steinicke, Karin (2011): Können Eisbären ohne Meereis überleben?, in: Lozán, José et al. (Hrsg.): Die Meere. Änderungen und Risiken, Hamburg.

The Ilulissat Declaration (2008): The Ilulissat Declaration, adopted by the five coastal States bordering the Arctic Ocean – Canada, Denmark, Norway, the Russian Federation and the United States of America, Ilulissat.

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

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

Theurer, Marcus (2015): Der Milliardenflop von Shell, in: Frankfurter Allgemeine, online: http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/oelsuche-in-der-arktis-der-milliarden flop-von-shell-13827934.html, 28.09.2015, (Zugriff 10.11.2017).

Uken, Marlies (2015): Leergefischt, in: Zeit Online, 02.09.2015, online: http://www.zeit.de/wirtschaft/2015-09/ueberfischung-china-weltmeere (Zugriff 01.09.2017).

Umweltbundesamt (2015): Die Arktis – Der „Bär" im Norden, online: http://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/arktis/wissenswertes-zur-arktis (Zugriff 01.09.2017).

United States Geological Survey (2008): Circum-Arctic Resource Appraisal. Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, Factsheet 2008-3049, U.S. Department of the Interior, Reston.

Venke, Jörg-Friedhelm (2014): Die Arktis und ihre Grenzen. Eine physisch-geographische Einführung, in: Lozán, José L. et al. (Hrsg.): Warnsignal Klimawandel. Die Polarregionen, Wissenschaftliche Auswertungen, Hamburg.

Vereinte Nationen (1982): Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen, online: http://www.bsh.de/de/Meeresnutzung/Wirtschaft/Windparks/Windparks/Grundlagen/SrUe.pdf (Zugriff 01.09.2017).

Wallimann, Matthias (2013): Rechtsfragen der Arktisnutzung, in: Studentische Zeitschrift für Rechtswissenschaft, 9. Jg., 1/2013, Heidelberg,

Windisch, Elke (2007): Kalter Krieg in der Arktis, in: Der Tagesspiegel, 15.08.2007, online: http://www.tagesspiegel.de/politik/rohstoffe-kalter-krieg-in-der-arktis/1014010.html, (Zugriff 01.09.2017).

World Ocean Review (2010): Mit den Meeren leben, WOR 1, Hamburg.

World Wide Fund for Nature (o. J.): Überfischung. Bald drohen uns leere Meere, online: http://www.wwf.de/themen-projekte/meere-kuesten/fischerei/ueberfischung/, (Zugriff 01.09.2017).

Wright, Timothy Curtis (2013): China's New Arctic Strategem. A Strategic Buyer's Approach to the Arctic, in: Journal of Military and Strategic Studies, Vol. 15 (1).

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

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

Zeitschrift für Osteuropa (o. J.): Arktis, online: https://www.zeitschrift-osteuropa.de/karten/01/arktis-und-zentralasien/arktis/, (Zugriff 10.11.2017).

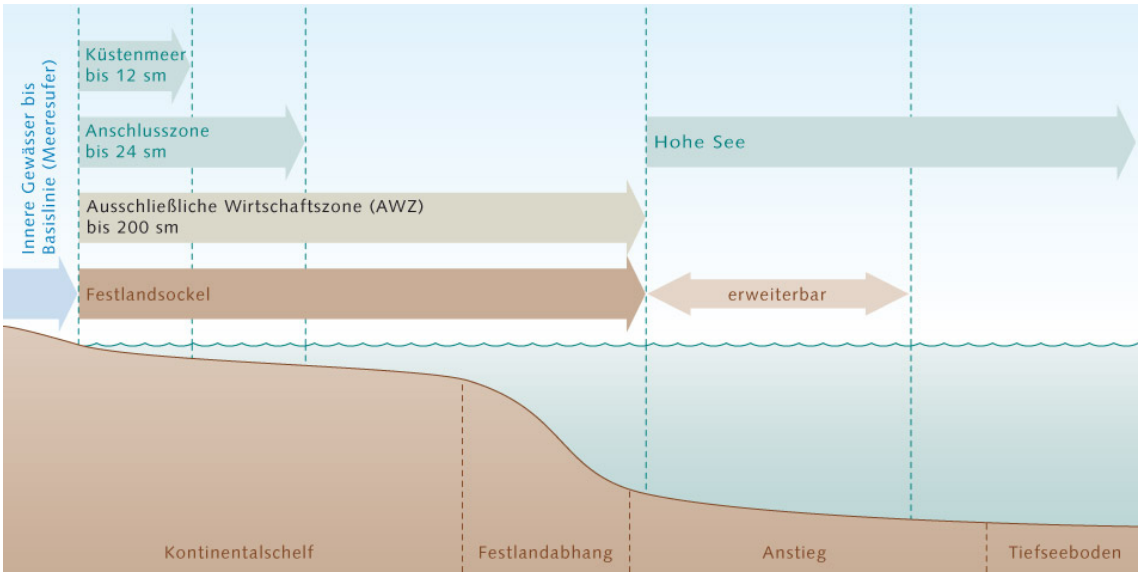
Zellen, Barry Scott (2009): Arctic Doom, Arctic Boom. The Geopolitics of Climate Change in the Arctic, Praeger, Santa Barbara.

Zetsche, Sabine/ Faller, Cornelia/ Broich, Ulrike (2005): Klimawandel in der Arktis. Ein Resümee des ACIA-Berichts, Germanwatch, Bonn.

Zysk, Katarzyna (2010): Russia's Arctic Strategy. Ambitions and Constraints, in: Joint Force Quarterly, vol. 57, April 2010, National Defence University Press, Washington D.C., S. 103-110.

Anhang

Abb. 1: Rechtszonen nach dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen



Quelle: World Ocean Review (2010): Mit den Meeren leben, WOR 1, S. 202, online: http://worldoceanreview.com/wp-content/downloads/wor1/WOR1_gesamt.pdf, (Zugriff 05.11.2017).