

Chinas Weg ins Eis

»Arktisches Weißbuch«: Beijing präsentiert als Ergänzung seiner globalen Logistikkoffensive das Konzept einer »polaren Seidenstraße«. **Von Burkhard Ilschner**



Neuerdings öfter eisfrei: Frachtschiff auf dem Weg von Norwegen zur Nord-Ost-Passage

Während Ruhrgebietsenthusiasten den Ausbau der Zugverbindung zwischen Duisburg und China als »zweiten Frühling« für das ehemalige Kohlerevier feiern und mit »Pioniergeist« von bevorstehendem Strukturwandel und neuen Arbeitsplätzen schwärmen, konzipiert die Volksrepublik ebenso gelassen wie entschlossen ihre nächste Logistikkoffensive: Als Ergänzung zur »Belt and Road«-Initiative (BRI) einschließlich der »Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« (jW vom 7. Dezember 2017) hat Beijing in der vergangenen Woche ein offizielles »Arktisches Weißbuch« herausgegeben. Darin ist die Vision einer »Polaren Seidenstraße« entwickelt, um die Arktis künftig stärker als Schifffahrtsweg zu nutzen.

In der europäischen Kultur- und Wirtschaftsgeschichte ist die »Nordostpassage« – der Seeweg von Nordwesteuropa durch das einst für ewig gehaltene Eis an Sibirien vorbei in den nördlichen Pazifik – ein alter Traum. Vor knapp 140 Jahren gelang es dem schwedischen Polarforscher Nils Adolf Erik Nordenskiöld erstmals, diese damals noch gefährliche Reise zu befahren. An Bord des in Bremerhaven gebauten, 43 Meter langen einstigen Walfängers »Vega«, einer mit Dampfmaschine bestückten Dreimastbark, brauchte Nordenskiöld dank einer knapp zehnmonatigen Zwangspause im

Packeis gut zweieinhalb Jahre für seinen Weg von und nach Stockholm – entlang der russischen Nordküste durch die Beringsee und zurück durch Pazifik, Indik, Suezkanal und Mittelmeer.

Hundert Jahre später war es zwar immer noch abenteuerlich, aber mit brachialer Maschinenkraft möglich, dass sowjetische Eisbrecher jährlich rund 1.000 Frachtschiffen den Weg von Leningrad nach Wladiwostok freimachten. Um die Jahrtausendwende nahmen dann die Begehrlichkeiten nach einem schnellen West-Ost-Seeweg zu, der rapide Klimawandel machte es möglich. Kurz vor seiner spektakulären Insolvenz schickte 2009/2010 der »Beluga«-Reeder Niels Stolberg Schiffe seiner Flotte durch die zu dieser Zeit jährlich gut acht Wochen eisfreie Nordostpassage.

In seinem jetzt vorgelegten »Arktischen Weißbuch« nimmt die Regierung in Beijing klaren Bezug auf die Folgen der zunehmenden Erderwärmung und verknüpft die ohnehin stark geförderten Optionen seiner BRI mit den Chancen dauerhaft nutzbarer arktischer Schifffahrtswege. Das Weißbuch verspricht denn auch, man werde Unternehmen und Staaten ermutigen und fördern, um entlang der Route Infrastruktur aufzubauen und kommerzielle Probefahrten zu unternehmen.

Wortreich versuchte Chinas stellvertretender Außenminister Kong Xuanyou

in diesem Zusammenhang Sorgen zu zerstreuen, das Konzept der »Polaren Seidenstraße« könne irgend etwas zu tun haben mit Ressourcengier oder Missachtung von Umweltgefahren: »Ich glaube, solche Bedenken sind absolut unnötig.« Selbstverständlich werde man die Märkte für Öl, Gas und nichtfossile Energien, für Bodenschätze, Fischerei oder Tourismus in der Region sorgfältig beobachten – aber dies geschehe »gemeinsam mit den Arktisstaaten« und unter Respekt gegenüber den »Traditionen und Kulturen der Bewohner der Arktis, einschließlich der indigenen Völker, und den Belangen der natürlichen Umwelt«.

Die Zusicherung kommt nicht von ungefähr. Es wird sich zeigen, wie glaubhaft sie ist. Neben Russland, das bereits vor fünf Jahren eine eigene Administration für die maritime Nordroute gründete, schielen auch andere nautische Großmächte seit Jahren auf den mit Rückgang des Packeises zunehmenden Verkehr nicht nur auf dieser Strecke. Auch die Nordwestpassage von der Beringstraße durch US-amerikanische und kanadische Gewässer ist bekanntlich längst in den Fokus der Handelsschifffahrt und vor allem auch des Kreuzfahrttourismus gerückt. Mehr Verkehr bedeutet mehr Abgase und andere Emissionen, verursacht erhöhte nautische Risiken und Havariegefahr,

bringt sensiblen Küsten und ihre angestammten Bewohnern mehr Betrieb mit unanschätzbaren Folgen.

Andererseits birgt eine entwickelte »Polare Seidenstraße« auch Chancen, jedenfalls behauptet China das von seinem Konzept. Ohne Eis – und ohne Eisbrecher – ist die Verbindung über die Nordostpassage grob gerechnet doppelt so schnell wie die traditionelle Route über den Suezkanal. Vor allem aber ist die »Polare Seidenstraße« ein Vorhaben, das Verständigung voraussetzt: Schiffsverkehr über die Nordostpassage ist undenkbar ohne die Zustimmung Russlands – egal, welche der derzeit noch umstrittenen Optionen zur Grenzregelung nach dem Seerechtsübereinkommen zum Tragen kommt.

Bereits 2013 ist China zeitgleich mit Korea und Singapur als beobachtendes Mitglied dem Arktischen Rat der acht Anrainerstaaten beigetreten. Und im November vergangenen Jahres hatten Präsident Xi Jinping und Russlands Regierungschef Dmitri Medwedjew in Beijing schon Kooperation bei der Entwicklung der Nordostpassage vereinbart. Darüber hinaus aber setzt wirtschaftlich sinnvolle Nutzung dieser Verbindung auch eine Verständigung beider Staaten etwa mit Japan und beiden Koreas voraus, um unnötige Umwege zur beziehungsweise von der Beringstraße zu vermeiden.