

Die Polare Seidenstraße. Ein chinesisches Traumgespinnst?

Doris Vogl, Hans-Georg Heinrich

Nr. 3/2020

Darum geht's

Derzeit wird über das Stichwort Belt & Road Initiative der Gütertransport per Schiene von chinesischer Seite stark beworben. Auch die maritimen Transportrouten spielen bei der Stärkung des regionalen Integrationsclusters Eurasien eine besondere Rolle, zumal Container-Transport per Schiff weit kostengünstiger als kontinentaler Bahntransport

ausfällt. Während der letzten Jahre ist mit zunehmendem Abschmelzen der Polarkappe die Arktis-Route von Ostasien nach Europa befahrbar geworden und wurde mit Russlands Einverständnis von China als Polar Silk Road bezeichnet. Diese geplante Verbindung sieht China als einmalige Chance, denn die Route der Polaren Seidenstraße spart etwa 40 % an

Fahrtzeit im Vergleich zur Suezkanal-Route ein. Hinzu kommen diverse Sicherheitsrisiken angesichts von Konfliktherden entlang der Golfroute.

Der allgemeinen Nutzung dieser neuen Verbindung nach Europa stehen allerdings die Interessenlagen einer Reihe anderer Staaten entgegen. Es stellt sich daher die Frage, ob Chinas Vision einer zusätzlichen Polaren Seidenstraße realpolitisch durchsetzbar ist.

Die Faktenlage

- **Akteur China:** Im Arktis-Weißbuch vom Jänner 2018 hat Beijing in zunehmend klarer Sprache die Internationalisierung der maritimen Arktis-Route eingefordert und betrachtet sich als *Near Arctic State*.



Routenverlauf der Polaren Seidenstraße
(Rainer Lesniewski)

- China fordert zwar eine Internationalisierung mit umfassender Anwendung internationaler Rechtsprechung, ist jedoch in global-strategischer Hinsicht bestrebt, etwaige US-amerikanische Präsenz auf dieser Route so niedrig wie möglich zu halten.
- **Akteur USA:** Die USA lehnen den von Beijing eingeführten Bezeichnung *Near Arctic State* kategorisch ab und wollen China als *Non Arctic State* nach wie vor von den Verhandlungen des Arctic Council ausschließen. 2019 war daher von intensiven Bemühungen der USA geprägt, China von der Teilnahme an Arktis-Projekten auszuschließen.
- **Akteur Arktis-Rat (Arctic Council):** Der Arktis-Rat ist ein zwischenstaatliches, abgleichendes Forum, in welchem die acht Staaten Russland, Norwegen, Schweden, Island, Dänemark, Finnland, Kanada und die USA vertreten sind. Der Rat koordiniert Forschungsprojekte, kulturellen Austausch und Entwicklungsvorhaben. Im Arktis-Rat sind 13 weitere Staaten als Beobachter eingebunden, davon acht europäische Länder. Gemeinsam mit China erhielten im Jahr 2013 auch vier weitere asiatische Staaten (Japan, Indien, Südkorea und Singapur) den Beobachterstatus zugesprochen.
- **Akteur Russische Föderation:** Erst ab 2014 befürwortete Moskau den Beobachterstatus Chinas im Arktis-Rat (nota bene: Ausbruch des Ukraine-Konflikts). Zuvor (2007-2013) hatte die Russische Föderation - ebenso wie die USA - eine ablehnende Haltung hinsichtlich der Einbeziehung Chinas in Arktis- Angelegenheiten eingenommen und die Kategorisierung als *Near Arctic State* abgelehnt.
- Bereits seit 2014 beansprucht die Russische Föderation große Teile der arktischen Kontinentalmasse als russisches Staatsterritorium, maritime *exclusive economic zones* inbegriffen. (Präsidenten Dekret Nr. 296 vom 02.05.2014, "On land territories of the Arctic zone of the Russian Federation")

NG Hafenanlage in Sabetta, Nordwest-Sibirien.
Photo: Novatek.



- China beteiligt sich aktiv am Ausbau der Forschungsinfrastrukturen in der Arktis und betreibt bereits seit 2004 eine Station im Wissenschaftsdorf Ny-Ålesund auf Spitzbergen. 2018 eröffnete das Polar Research Institute of China mit Island ein gemeinsam betriebenes arktisches Observatorium im nördlichen Teil der Insel. 2019 wurde ein russisch-chinesischer Forschungs-kooperationsvertrag unterzeichnet, welcher den Bau eines gemeinsamen Forschungszentrums für Umweltmonitoring in der Arktis vorsieht. Ebenfalls seit 2019 sorgt der zweite chinesische Eisbrecher (Xuelong 2, Schneedrache) mit Forschungstechnologie u.a. auch für Cargo-Transport zu den chinesischen Forschungsstationen.

Von besonderer Relevanz ist:

- 2019 kam es erstmalig beim jährlichen Treffen des Arktis-Rates in Finnland zu keiner gemeinsamen abschließenden Erklärung aufgrund der abweichenden Haltung der USA zu den Folgen des Klimawandels in der Arktis.
- Die Rede von US-Staatssekretär Pompeo beim Treffen des Arktis-Rates 2019 war weit mehr auf eine anti-chinesische als auf eine anti-russische Haltung ausgerichtet: „China’s pattern of aggressive behavior elsewhere should inform what we do and how it might treat the Arctic. Let’s just ask ourselves: Do we want Arctic nations broadly, or indigenous communities specifically, to go the way of former government in Sri Lanka or Malaysia, ensnared by debt and corruption? (...) Do we want the Arctic Ocean to transform into a new South China Sea, fraught with militarization and competing territorial claims?“ ([Michael R. Pompeo, Looking North \(...\), 06.05.2019](#))
- China argumentierte gegen die rhetorische Offensive Pompeos auf dem Treffen des Arktis-Rates 2019, indem es einen aktiven chinesischen Teilnahme-

anspruch an der Regulierung und Koordination der Arktis unter Verweis auf die Auswirkungen des Klimawandels auf die Weltgemeinschaft begründet. Die Polare Seidenstraße wird international als klimafreundliches Projekt mit hohen ökologischen Standards (PR-Motto: „green & clean“) präsentiert.

- Im März 2020 wurden durch die Moskauer Führung zwei neue richtungsweisende Schritte gesetzt. Das neue Strategiedokument „Foundations of State Policy in the Arctic to 2035“ vom 05.03.2020 verfolgt die ambitionierte Zielsetzung, den Güterverkehr auf der arktischen Schifffahrtsroute in den kommenden 15 Jahren zu versechsfachen. Weiters ist der massive Ausbau permanenter Militärpräsenz zu Wasser und zu Lande in der arktischen Region geplant. Ebenso sind in der Strategie Pläne für die Verlegung eines Glasfaserkommunikationskabels unter Wasser enthalten.
- Am 18.03.2020 – zwei Wochen später – verlautbarte der russische Premier Mishustin ein entsprechendes föderatives Gesetz zur Implementierung der neuen Arktis-Strategie. Im Fokus steht die Finanzierung von Investitionen im Infrastrukturbereich. Steuerbegünstigungen sowie staatliche Förderungen, vor allem in Erdgas und Mineralölgewinnung sowie Bergbau, werden ebenso durch das neue Gesetz geregelt.
- Die beiden Dokumente zeigen unmissverständlich auf, dass Moskau keine freie Schifffahrt, sondern vielmehr eine Monopolisierung entlang der nördlichen Seeroute anvisiert. Ausländische Schifffruchtagenturen müssen bei russischen Behörden um Passiergenehmigung ansuchen. Solange es die arktische Eislage erfordert, sollen ausschließlich russische Eisbrecher die internationalen Handelsschiffe eskortieren. Für meteorologisches Service, Navigation und Transit werden Gebühren eingehoben. Der Hafen Murmansk wird als wichtigster Transportknotenpunkt und größter

Logistikhub an der arktischen Nordmeerküste ausgeflagt. Ebenso wird der Flüssiggas-Verladehafen in Sabetta weiter ausgebaut.

So sehen wir das:

Die Polare Seidenstraße basiert auf einer Zukunftsvision des Friedens. Doch mit zunehmender polarer Eisschmelze ist eine rasch ansteigende Militarisierung der Arktis zu befürchten. Die Einforderung von US-amerikanischen Freedom-of-Navigation-Fahrten durch die arktische Nordpassage wurde von Moskau bereits wiederholt mit zunehmend martialischer Klangnote beantwortet.

Es besteht kein Zweifel darüber, dass die russische Flotte derzeit entlang der asiatischen Arktis-Passage eine monopolisierte, ergo alleinige Präsenz aufweist. Ein wenig grotesk wirken daher die jüngsten Bemühungen von US-Think Tanks, ein chinesisches Bedrohungsszenario für die Arktis aufzubauen: „A solid strategy on China in the Arctic should begin with a well-defined and well-articulated concrete threat perception by Washington. The concern about the Chinese threat in the Arctic is a manifestation of the rising strategic rivalry between the U.S. and China in the era of great power competition. (...) Creating an accurate picture of China's threat in the Arctic is important for consensus building and alliance management with other Arctic states, such as the Scandinavian countries.“ ([The Arctic Institute](#), 07.04.2020)

Die Institution des Arktis-Rates ist in seinen bisherigen Zielsetzungen nicht dafür geeignet, auch sicherheitspolitische Agenden zu übernehmen. Es fehlt daher ein internationaler Mechanismus, in dessen Rahmen ein maritimer Code of Conduct für die Arktis ausverhandelt werden könnte. Auch der kommende Vorsitz des Arktis-Rates durch die Russische Föderation (2021-2023) erscheint einem derartigen sicherheitspolitischen Ansinnen nicht förderlich.

Auf den ersten Blick mag entlang der Polaren Seidenstraße eine vermeintliche Interessen-Achse China-Russland zu erkennen sein. Bei genauerer Betrachtung ist jedoch ein sino-russischer Interessenkonflikt sowohl auf militärischer als auch auf ökonomischer Ebene auszumachen. Der Kreml hält mit „seiner“ maritimen Nord-Passage und „seinen“ Rohstofflagern einen klaren Trumpf in der Hand. Nach Ansicht der Autoren wird deshalb in letzter Konsequenz die Haltung im Kreml entscheiden, ob die Polare Seidenstraße nur Vision bleibt oder zur Realität werden kann.

Jüngste politische Ausrichtungen Moskaus (siehe Arktis-Strategie vom März 2020) weisen vermehrt auf eine nicht-kooperative Operationslinie mit dem Nukleus „Einer gegen Alle“ hin. Demnach wird China – trotz lautstark propagierter strategischer Kooperationsbasis – ebenso wie die westliche Welt das Nachsehen haben oder finanziell sehr tief in die Tasche greifen müssen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass die sino-russischen Beziehungen im Kontext der Polaren Seidenstraße – relativ unabhängig von der strategischen Spoiler-Rolle der USA – mit einem nicht zu unterschätzenden Risikofaktor unterlegt sind. Die gegenwärtige COVID-19 Pandemie verstärkt diesen Faktor noch zusätzlich.