

Sebastian Bruns und Adrian Neumann*

Der Hohe Norden. Bericht über die zweite Kiel-Conference on Maritime Security

DOI 10.1515/sirius-2017-0024



Am 21. Juni 2016 fand an der Förde die zweite Kiel Conference statt. Nachdem bei der „Jungfernfahrt“ des Formats anno 2015 maritime Sicherheitsprobleme im Ostseeraum diskutiert wurden, stand nun die Arktis im Mittelpunkt. In drei thematisch breit gefassten Panels sollte ein möglichst vollständiges Bild dieser komplexen maritimen Region gezeichnet werden. Dabei wurden sowohl ökologische, wirtschaftliche und rechtliche Aspekte behandelt und ihre sicherheits- und verteidigungspolitischen Implikationen identifiziert.

Rund 100 hochrangige Teilnehmer aus einem Dutzend Nationen folgten der Einladung des Instituts für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK) und des *Centre of Excellence for Operations in Confined and Shallow Waters* (COE CSW) an die Förde, um der Frage nachzugehen, ob der Hohe Norden kühle Sachlichkeit oder hitzigen Aktivismus erfordere. Ziel der Konferenz war es u. a. festzustellen, ob die immer wieder auftauchende Behauptung zutrifft, wonach infolge des Klimawandels der Hohe Norden zu einer Region strategischer Konkurrenz werden wird, etwa, weil dann ein neuer Schifffahrtshighway entstehen oder fossile Brennstoffe in umstrittenen Seegebieten gefördert werden könnten. Der Befund konnte ernüchternder kaum sein: Es ist nicht abzusehen, dass die

Schifffahrt zwischen Ostasien und Europa zunehmen wird, weil die damit verbundenen Probleme (extrem schlechtes Wetter, keine landgebundene Infrastruktur etc.) in absehbarer Zeit nicht zu überwinden sein werden. Auch der immer wieder beschworene Wettlauf um Rohstoffe wird ausfallen, weil ohnehin bereits 85 % des arktischen Raumes exklusive Wirtschaftszonen einzelner Länder sind, und die Exploration von Gas und Erdöl in diesen Zonen aufgrund technischer Probleme und der damit verbundenen Preissteigerungen ausgesetzt ist bzw. nur sehr schleppend anläuft. Nur die unmittelbare Polregion ist umstritten, in der allerdings aufgrund der unwirtschaftlichen Bedingungen niemand ernsthaft versuchen werde, nach Rohstoffen zu suchen.

Es war Vizeadmiral Clive Johnstone, Kommandeur NATO Maritime Command, der in seiner Keynote-Ansprache unterstrich, dass die Region von keiner erhöhten strategischen Geltung sei und im NATO-Bündnis keiner auf die Idee komme, dort militärisch zu intervenieren. Entgegen manchem Alarmismus sei die Arktis vielmehr ein Areal relativer Stabilität, gekennzeichnet einerseits durch Kooperation mit Russland in pragmatischen Aspekten wie der Seenotrettung und andererseits durch eine Konkurrenz infolge des seit 2014 deutlich verschlechterten politischen Verhältnis zwischen West und Ost. Eine gewisse Militarisierung der Arktis durch Russland sei zwar nicht von der Hand zu weisen, Moskau nutze das weitläufige Gebiet für Rüstungserprobung und Übungen, doch auch das Nordatlantische Bündnis sei dort – nicht zuletzt durch die Anrainer, die Mitglieder der NATO sind – ebenfalls mit Übungen und einer gewissen Präsenz vertreten. Für Seestreitkräfte seien U-Boote die größte Bedrohung, zumal die U-Boot-Abwehr in vielen NATO-Seestreitkräften nach mehr als zwanzig Jahren von Einsätzen niedriger Intensität gegen Piraten, Terrorismus und Menschen schmuggler ohnehin ein Schattendasein führe. Im zweiten Teil seines Vortrags leitete Johnstone dann über auf globalere maritime Herausforderungen der NATO. Flüchtlingsrettung – wie derzeit von der NATO (wie auch von der EU) im Mittelmeer durchgeführt – und der Kampf gegen den islamistischen Terrorismus stellen gegenwärtig die operative Realität dar. Diese maritime sicherheitspolitische Rolle müsse in einer beabsichtigten Neufassung der maritimen Strategie der Allianz, die in der gegenwärtigen Fassung aus dem Jahr

* **Kontaktpersonen:** Dr. Sebastian Bruns, Leiter der Abteilung Maritime Strategie und Sicherheit beim Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel
Adrian J. Neumann, M.Sc., Wissenschaftlicher Mitarbeiter am selben Institut

2011 stammt, dringend adressiert werden, ohne die Problematik der schlechten Beziehungen zwischen dem Bündnis und Russland zu vernachlässigen und ohne dabei klassische maritime Aufgaben aus den Augen zu verlieren. So gelang es Johnstone, den Teilnehmern das Anliegen der Veranstalter deutlich zu machen, dass es sich bei der Kiel Conference eben nicht um eine reine Regionaltagung handelt, sondern die Kontextualisierung maritimer Sicherheit in strategischen und damit globalen Kategorien gedacht werden müsse.

Im Anschluss an diese einführenden Bemerkungen des britischen Vizeadmirals konzentrierten sich drei Panels dann auf den Hohen Norden selbst. Im ersten Abschnitt ging es um Ressourcen und Schifffahrt und die Frage nach gleichlautenden Interessen. Die Vortragenden kamen zum Schluss, dass nur sehr langfristiges Konfliktpotenzial bestehe. NATO und EU seien in ihrer derzeitigen Form aber ungeeignet, als Foren im Hohen Norden zu dienen. Klimawandel und Globalisierung, so die einhellige Meinung, würden weiter unaufhaltsam voranschreiten, sodass der Luxus, sich auf eine bestimmte Region zu konzentrieren, ohnehin kaum gegeben sei. Vielmehr benötige man einen gesamtheitlichen Ansatz, der auch bedeute, klugen Realismus walten zu lassen, statt Konflikte herbeizureden. Große Aufmerksamkeit erhielt dann auch das folgende Panel über Seemacht. Begutachtet wurden die Positionen Russlands, Chinas sowie der NATO durch Wissenschaftler aus Russland, Deutschland sowie Großbritannien. In der dritten Sektion drehten sich die Debatten und Diskussionen schließlich um die politischen und diplomatischen Möglichkeiten der Kooperation und Konfliktbeilegung.

Das Fazit der Tagung war einhellig: Die westlichen Demokratien sind vor allem in wirtschaftlicher, rechtlicher und militärischer Hinsicht in der Arktis gefordert. Die institutionelle Konfiguration zwischen NATO und EU erschwert hier die Koordination zwischen den westlichen Anrainerstaaten, während die Herausforderungen für die freie Nutzung von Seewegen komplexer und komplizierter werden. Die aktuellen Sanktionen gegen Russland haben zudem den Effekt, dass viele Unternehmen effektiv aus der Arktis ausgeschlossen sind und hier das Feld primär chinesischen Akteuren überlassen wurde. Der zweite problematische Komplex betrifft russische Versuche, eine weiter und tiefer gefasste Kontrolle über seine arktischen Grenzgebiete aufzubauen. Es wäre verhängnisvoll, wenn hier ein Präzedenzfall geschaffen würde, welcher die Navigationsfreiheit nachhaltig schwächen könnte, und dies mit unabsehbaren Folgen für das globale wirtschaftliche und politische System. Es ist von beiden Seiten also notwendig, in vertrauensbildende Maßnahmen in vergleichsweise „weicheren“ Politikbereichen zu setzen und z. B. bestehende bilaterale Zusammenkünfte zu stärken, ohne Preisgabe eigener fester Überzeugungen. Neben diesen Dimensionen spielt auch die militärische Komponente eine Rolle. Hier operieren aus westlicher Perspektive NATO- und EU-Marinen, welche ihre qualitative Überlegenheit und quantitative Aufstellung in den letzten zweieinhalb Jahrzehnten stetig reduziert hat. Seestreitkräfte sind zudem aufgrund Verpflichtungen in anderen Seegebieten rund um Europa und im Indischen Ozean dünn gesät und es wird von ihnen erwartet, in den vielfältigsten operativen und taktischen Rollen zu agieren.