

Vor einem „Arktischen Zeitalter“

Kanadas Küstenwache richtet den Blick nach Norden

Klaus Mommsen



Eisbrecher „Louis St. Laurent“
in der Arktis (Foto: CCG)

Mit Küsten und vorgelagerten Gewässern an Pazifik und Atlantik und dem weit ins Inland bis an die Großen Seen führenden St. Lorenz-Strom ist Kanada zweifellos maritim geprägt, ja ist auch weltweit das Land mit der größten Küstenlänge. Abseits dieser bloßen statistischen Angaben wurde noch vor wenigen Jahren allerdings oft ignoriert, dass sich der weitaus größte Teil der kanadischen Küsten in der Arktis findet – in einem Gebiet, das deutlich größer ist als ganz Europa.

Schon im 18. Jahrhundert wurden in einigen Küstenorten der damaligen britischen und französischen Kolonien Ostkanadas erste Leuchttürme gebaut und einige kleinere Rettungsboote betrieben. Im 19. Jahrhundert erweiterten regionale Behörden diese örtlichen Initiativen, führten nun mit größeren Schiffen mehr oder weniger regelmäßige Patrouillen vor der Ostküste und auf den Großen Seen durch. Der arktische Norden blieb jedoch davon ausgeklammert; dort war in einer Monopolstellung einzig die private Handelsgesellschaft Hudson Bay Company (HBC) zuständig.

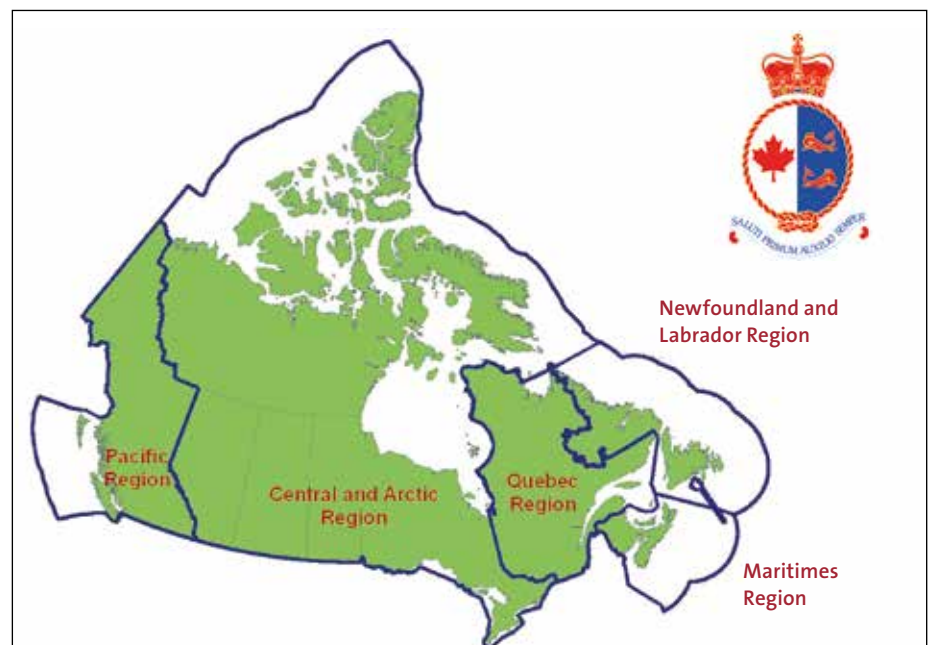
1867 gewährte Großbritannien seinen kanadischen Kolonien weitgehende Selbstständigkeit. Sie schlossen sich zur Kanadischen Föderation zusammen und begannen systematisch, das riesige Gebiet der HBC aufzukaufen und eigene Verträge mit den dort lebenden Indianern (Inuit) zu schließen. 1868 entstand das Department of Marine and Fisheries (DMF), das von Seesicherheit und Betonung, Fischereischutz, Seenotrettung (SAR), Kanälen und Wasserwegen bis hin zu Hafeninfrastruktur und Gesetz-

gebung (Erlasse und Vorschriften) für alle maritimen Aspekte verantwortlich wurde.

Zum Zuständigkeitsgebiet des DMF gehörte natürlich auch die Arktis. Schon im 16. Jahrhundert hatten erste Expeditionen versucht, im Norden Kanadas eine Seeverbindung zwischen Atlantik und Pazifik zu

der Nordwestpassage. Zu dieser Zeit waren auch schon zwölf feste Forschungsstationen in der Arktis errichtet.

Interesse an den im Norden Kanadas liegenden arktischen Gewässern war also durchaus vorhanden. Allerdings waren sie nur wenige Wochen im Jahr überhaupt er-



Operationsgebiete der Canadian Coast Guard (Grafik: CCG)

finden, sowohl in westlicher (Nordwestpassage) als auch in östlicher (Nordostpassage) Richtung. 1845 war John Franklin mit zwei Schiffen spurlos bei einer solchen Expedition verschwunden (s.a. MF 2015 7/8 S. 59). Erst 1903-06 gelang dem norwegischen Polarforscher Roald Amundsen die Durchfahrt

reichbar, spielten damit für Wirtschaft und Seeverkehr kaum eine Rolle und hatten dementsprechend für das DMF zunächst auch nur geringe Priorität.

Anfang des 20. Jahrhunderts richtete schließlich auch das DMF seinen Blick auf den eisigen Norden Kanadas. 1909 wurde



Eisbrecher „Amundsen“ im Wintereinsatz (Foto: CCG)

mit der „Earl Grey“ ein erster Eisbrecher (Segler mit Dampfmaschine) gekauft, der aber noch weit entfernt von der eigentlichen Arktis zum Einsatz kam. Nur in der „Maritimes Region“, im Südteil des Sankt-Lorenz-Golfes, hatte er die Erreichbarkeit einiger ausgewählter Häfen sicherzustellen. Gleiches galt für weitere Schiffe wie z.B. die „Arici“. Auch sie erfüllten zwar Aufgaben im Eis, beschränkten diese aber auf Winterdienst in der „Maritimes Region“. Nur im arktischen Sommer fuhren sie gelegentlich auch weiter nach Norden in die eigentliche Arktis.

1936 wurden die Schiffe dem Department of Transport (DoT) unterstellt, fuhren aber noch weiterhin als Canadian Government Ship (CGS) zur See. Erst mit zunehmendem Seeverkehr, unter dem Eindruck des Zweiten Weltkrieges (Küstensicherheit) und wohl auch mit Blick auf die „Weiße Flotte“ des Nachbarn USA, die US-Coast Guard, begannen in den 1940er Jahren zahlreiche Gemeinden die Regierung zu drängen, doch endlich auch eine wirkliche Küstenwache aufzustellen. Gehör fanden sie zunächst nicht. Erst als die Eröffnung des St. Lawrence Seaway (1958) dem kanadischen Seehandel eine sprunghafte Entwicklung bescherte, rief das DoT 1962 formell die Canadian Coast Guard (CCG) ins Leben. Im für sie entworfenen Wappen stehen die Grundfarben blau und weiß für Wasser – und das Eis der Arktis.

Für die Schiffe änderte sich nur wenig. Zwar firmierten sie nun als Canadian Coast Guard Ships, aber die CCG blieb dem DoT unterstellt. Sie war – und ist bis heute – eine rein zivile, nicht einmal paramilitärische Organisation. Durchsetzung hoheitlicher Aufgaben (Law Enforcement) ist bis heute Sache der Royal Canadian Mounted Police (RCMP), und die Schiffe und Boote der CCG waren und sind denn auch bis auf ganz wenige Ausnahmen völlig unbewaffnet.

Zu den Aufgaben gehören Betonung von Seeverkehrswegen und Hafenansteuerungen, Seesicherheit und Seeverkehrslenkung, Umweltschutz und seehydrogra-

fischer Dienst (Forschung). Zwei weitere zentrale Aufgaben – Eisbrecherdienst und Seenotrettungsdienst – sind vor allem auch für die arktischen Gebiete relevant, auch wenn es zunächst vor allem darum ging, den wirtschaftlich bedeutenden St. Lawrence Seaway möglichst ganzjährig befahrbar zu machen. Die Flotte wurde nun deutlich erweitert und erneuert. Noch in den 1960er Jahren wurden alte Schiffe durch Neubauten ersetzt, vor allem auch leistungsfähige Eisbrecher und eisverstärkte Tonnenleger beschafft.

Allmählich wurde klar, dass sich die Prioritäten der CCG nicht auf den St. Lawrence Seaway beschränken durften. Der Kalte Krieg bescherte der Arktis neue Bedeutung. Zur Frühwarnung gegen evtl. über das Polargebiet auf Nordamerika zielende sowjetische Raketen richtete die nordamerikanische Luftraumverteidigungsorganisation NORAD in der unzugänglichen Arktis eine Reihe von Frühwarnstationen (Distant Early Warning – DEW-Line) ein.

Die USA betrachteten die Nordwestpassage als internationales Gewässer und führten Kanada schließlich vor Augen, dass man Souveränitätsansprüche eigentlich nur geltend machen kann, wenn man im erklärten Hoheitsgebiet auch präsent ist. Als Mitte der 1980er Jahre ein Eisbrecher der US-Coast Guard die Nordwestpassage ohne vorherige Anmeldung befuhr, und die kanadische Regierung überdies öffentlich einräumen musste, dass auch sowjetische U-Boote praktisch ungehindert in den kanadischen arktischen Gewässern operieren könnten, wurden in einem Sturm nationaler Entrüstung Pläne zur Schaffung der notwendigen Präsenz entwickelt.

Unter den gegebenen Gesetzen war die zivile CCG nicht in der Lage, die Wahrung territorialer Integrität in der Arktis ggf. auch handfest zu verteidigen. Für die reguläre Marine gelten die Beschränkungen natürlich nicht, und sie war so in einer weitaus besseren Position, territorialen Ansprüchen auch

Nachdruck zu verleihen. Allerdings hatte die Marine kein einziges Arktis-fähiges Schiff in ihrem Bestand, und so musste die CCG als Sofortmaßnahme ihren Eisbrecher „Labrador“ an sie abtreten.

Aber auch für die CCG erhielt die Arktis neue Priorität. Sie hatte nicht nur durch bloße „saisonale Präsenz“ territoriale Ansprüche zu untermauern und bei Bedarf SAR-Einsätze durchzuführen. Zu ihren Aufgaben gehörte auch die Unterstützung bei Bau und Versorgung der DEW-Line Radarstationen und Sicherstellung der Versorgung arktischer Küstenorte und einiger im Hohen Norden operierender Minen (u.a. Eisen, Blei, Zink). Regelmäßig befuhren nun Küstenwachtschiffe in den Sommermonaten die arktischen Gewässer in der Labradorsee und Hudson Bay, bis in die Baffin Bay und in die Nordwestpassage hinein. Geografisch bedingt, hatte der Nordosten bei den Arktis-Einsätzen Priorität. Im Nordwesten war der Anmarschweg von der Pazifikküste bei Vancouver Island rund um Alaska zu lang, und permanente Präsenz an der Beaufortsee war trotz der dort boomenden Offshore-Ölindustrie unmöglich.

Nach dem Zwischenfall mit der US-Coast Guard schlugen die nationalen Wogen zunächst hoch. Die konservative Regierung beschloss den Bau mehrerer „riesiger“ Eisbrecher vom Typ POLAR-8, die weit über die wenigen eisfreien Sommerwochen hinausgehend „Souveränitätspatrouillen“ durchführen sollten. Unter Budgetzwängen wurde das Projekt aber nur wenige Jahre später stillschweigend begraben und stattdessen beschlossen, neben einer Modernisierung vorhandener Schiffe mehrere „normale“ Eisbrecher wie z.B. die „Amundsen“ sowie Arktis-fähige Mehrzweckschiffe zu beschaffen.

Geld blieb knapp. Um zusätzliche Einsparungen zu generieren, wurde die CCG 1995 dem Department of Fisheries and Oceans (DFO) unterstellt und dessen Forschungsfahrzeuge und die Fischereischutzflotte in die CCG integriert. Um dieser noch mehr Unabhängigkeit zu verleihen, erhielt die CCG 2005 schließlich den Status einer eigenständigen Behörde im DFO, weitgehend unbehelligt von inner- und inter-ministeriellen Querelen.

In der Arktis ist ohnehin kein Platz für Konkurrenz; hier ist Synergie gefragt. So setzt die CCG bei ihren Arktis-Operationen zunehmend auf enge Kooperation mit den Streitkräften und anderen Behörden. An den seit 2007 von den Streitkräften jährlich durchgeführten Manövern der „Nabokov“-Serie sind regelmäßig auch die CCG sowie föderale und regionale Sicherheitsdienste (Polizei, Grenzschutz, Umweltschutzbehörde, Transportministerium, Eskimo-Ranger) beteiligt.

Die in den 1980er Jahren zugelaufenen Schiffe machen bis heute den Löwenanteil der Flotte aus. Seit inzwischen mehr als 25 Jahren lebt die CCG bei ihren Arktis-fähigen

Schiffen weitgehend von der Substanz. In den letzten Jahren kündigt sich nun eine Änderung an. Der Klimawandel beschert der Arktis neue Bedeutung. Die Eisdecke wird zusehends dünner, und früher völlig unzugängliche Gebiete sind bereits mehrere Wochen eisfrei.

Es zeichnet sich ab, dass die früher schwierige Nordwestpassage schon in naher Zukunft zumindest in den Sommermonaten kommerziell befahrbar sein wird. Nicht nur Frachtschiffe werden dann zwischen Atlantik und Pazifik vermehrt die Abkürzung durch die Arktis nehmen. Mit besserer Erreichbarkeit wird die Ausbeutung von Ressourcen wirtschaftlich deutlich attraktiver, und überdies wird die Region auch für den (Abenteuer-)Tourismus interessant.

Die CCG steht damit vor neuen Herausforderungen. Der die Dienstroutine bestimmende Wechsel zwischen Sommer- und Winterperiode lässt sich zeitlich nicht mehr wie früher genau festlegen, und die Notwendigkeit, über die bisherige Routine hinausgehend territoriale Ansprüche durch Präsenz zu bekräftigen, nimmt zu. Ältere, oft halb verfallene weil fast nie genutzte Abstützpunkte bei arktischen Ortschaften sind infrastrukturell wiederherzustellen und/oder auszubauen; neue Stützpunkte in bisher erschlossenen Gebieten sind zu schaffen.

Zunehmender Seeverkehr zwingt zu erweitertem SAR-Dienst. Nun müssen in Regionen, die früher die meiste Zeit des Jahres getrost vernachlässigt werden konnten, Kapazitäten für die Rettung von Schiffbrüchigen und die Hilfeleistung für havarierte Schiffe geschaffen und mehr oder weniger permanent vorgehalten werden. Umweltschutz wird eine weitere Aufgabe. Kaum eine Region auf der Erde reagiert so sensibel auf Umweltverschmutzungen wie die Arktis. Jede Schiffshavarie birgt hier das unmittelbare Risiko einer Umweltkatastrophe.

Der zunehmende Seeverkehr muss überwacht und wo notwendig auf genau vermessenen und damit sicher zu befahrenden Zwangswegen kanalisiert werden. Eine Betonung der gesamten Nordwestpassage und der zu ihren Ein- und Ausgängen führenden Gewässer ist unmöglich. Kaum ein ausgebrachtes Seezeichen kann das winterliche dicke Treibeis unbeschadet an seiner Position überstehen, und jährliche komplette Erneuerung der Tonnen wäre impraktikable Sisyphusarbeit.

Man begnügt sich denn auch damit, nur einige kritische Passagen durch Seezeichen genauer zu kennzeichnen. Daneben setzt man auf Erstellung und Aktualisierung präziser (auch elektronischer) Seekarten, unverrückbar an Land aufgestellte Navigationshilfsmittel (Leuchtfeuer, Peilbaken) und moderne Systeme wie z.B. ein Long Range Identification & Tracking System, das Schiffe

bis zu 84,5° nördlicher Breite (weit nördlich der Nordwestpassage) und bis zu 2.000 sm entfernt erfasst.

Sämtliche die kanadische Arktis befahrenden Schiffe haben sich 96 Stunden vorab anzumelden und werden bei ihrer Passage dann von eingerichteten Marine Security Operations Centres und Northern Canada Vessel Traffic Services genau verfolgt und ggf. über Funk unterstützt. Eisbrecher der CCG stehen an diversen Punkten der Arktis bereit, bei kritischen Passagen zu helfen und bei Notfällen sofort einzuspringen.

Die Schiffe der CCG sind weiterhin nicht zu „Law Enforcement“ berechtigt, aber sie dienen zumindest als Plattform dafür. Bei Ar-

zweckschiffe in Einzelschiffs-Operationen ein breites Aufgabenspektrum abdecken: von Eisbrecherdienst über Wartung von Seezeichen und Vermessung von Seeverkehrswegen bis hin zu Forschung, SAR-Dienst (medizinische Nothilfe/Evakuierung, Schleppen, Feuerlöschen), Bekämpfung von Umweltschäden und Versorgung abgelegener arktischer Ortschaften und Stationen.

Im Rahmen der 2011 beschlossenen National Shipbuilding Procurement Strategy wurde Anfang 2012 die Designentwicklung eines ersten neuen Schiffes in Auftrag gegeben. Die von Vancouver Shipyards zu bauende, künftige „John G. Diefenbaker“ soll als „Super-Eisbrecher“ für jährlich 270 Tage



Geplanter neuer Super-Eisbrecher „John G. Diefenbaker“ (Grafik: STX / CCG)

tis-Einsätzen sind auf ihnen regelmäßig auch zur Durchsetzung hoheitlicher Aufgaben befugte Angehörige der RCMP, der Grenzbehörden und des Fischereischutzes eingeschiffet. Für einige der in der Arktis einzusetzenden Schiffe wird auch eine Bewaffnung überlegt. Daneben wird aber weiterhin auf enge Kooperation mit der Marine gesetzt, die einen Teil der Aufgaben in der Arktis übernehmen soll und dazu sechs spezielle Arctic Ocean Patrol Ships (AOPS) beschafft.

Auch die CCG will ihren Bestand an Arktisfähigen Schiffen dem neuen Bedarf anpassen. Gegenwärtig verfügt sie über sieben Eisbrecher, von denen zwei jeweils eine zyklische Werftinstandsetzung (oder beschlossene Modernisierung) absolvieren. Die anderen fünf sind in den Sommermonaten in der Arktis, im Winter dann in der „Maritimes Region“ und auf dem St. Lawrence Seaway im Einsatz.

Ein 1:1-Ersatz dieser noch aus den 1980er Jahren stammenden Schiffe ist finanziell nicht möglich, wird aber bei den geplanten neuen Schiffen auch nicht mehr nötig sein, denn diese werden nicht mehr wie die älteren Schiffe bloße Eisbrecher oder Tonnenleger sein. Sie sollen als Arktis-fähige Mehr-

autonomen Einsatz ausgelegt sein und dabei auch unter Eisbedingungen operieren können, die den heutigen Eisbrechern noch Grenzen setzen. Das 150 m lange, 23.000 ts verdrängende Schiff wird nach dem Lloyd's Register als „Polar Class 2“ klassifiziert. Diese zweithöchste Eisklasse erlaubt einen ganzjährigen Einsatz in mäßig dickem, auch mehrjährigem (und damit sehr hartem) Eis. Die „John G. Diefenbaker“ soll bis zu 2,5 m dickes Eis brechen können.

Eigentlich sollte der Neubau schon 2017 den Eisbrecher „Louis St. Laurent“ (Bj. 1969) als Flaggschiff der CCG ablösen, aber wie so oft in Kanada ist das Bauvorhaben von Verzögerungen und Modifikationen begleitet. Die nationalen Werftkapazitäten zum Bau eines solch großen Schiffes sind begrenzt, und zunächst einmal hat die Marine Priorität für den Bau ihres ersten neuen Einsatzgruppenversorgers (Joint Support Ship) erhalten. So wird der Bau der „John G. Diefenbaker“ wohl frühestens 2018, vielleicht auch erst 2020 beginnen. Vor 2022 wird der erste neue Eisbrecher der CCG damit kaum verfügbar sein. Bis dahin muss die CCG improvisieren, sich z.B. mit „Lebensverlängernden Maßnahmen“ für ältere Schiffe begnügen. ■

Arctic Coast Guard Forum gegründet

Koordinierung der Ressourcen

Andreas Knudsen



Dänisches Küstenwachtschiff „Triton“ im grönländischen Treibeis (Foto: Dänische Marine)

Nach längerer Zeit der Vorbereitung unterzeichneten die Befehlshaber der Küstenwachen der arktischen Länder – USA, Kanada, Dänemark-Grönland, Russland, Norwegen, Island, Schweden und Finnland – Ende Oktober die Vereinbarung zur Einrichtung des arktischen Küstenwachforums. Es wird nach dem Vorbild der bestehenden Foren für den Nordatlantik und Nordpazifik eingerichtet. Da es das SAR-Abkommen der Mitgliedsländer des Arktischen Rates von 2011 in Handlung umsetzen soll, umfasst es auch Ostseeländer ohne arktische Meeresküste. Die Rotation des Vorsitzes folgt dem des Arktischen Rates, aber davon abgesehen wird es als Expertenforum unabhängig vom politischen Arktischen Rat arbeiten.

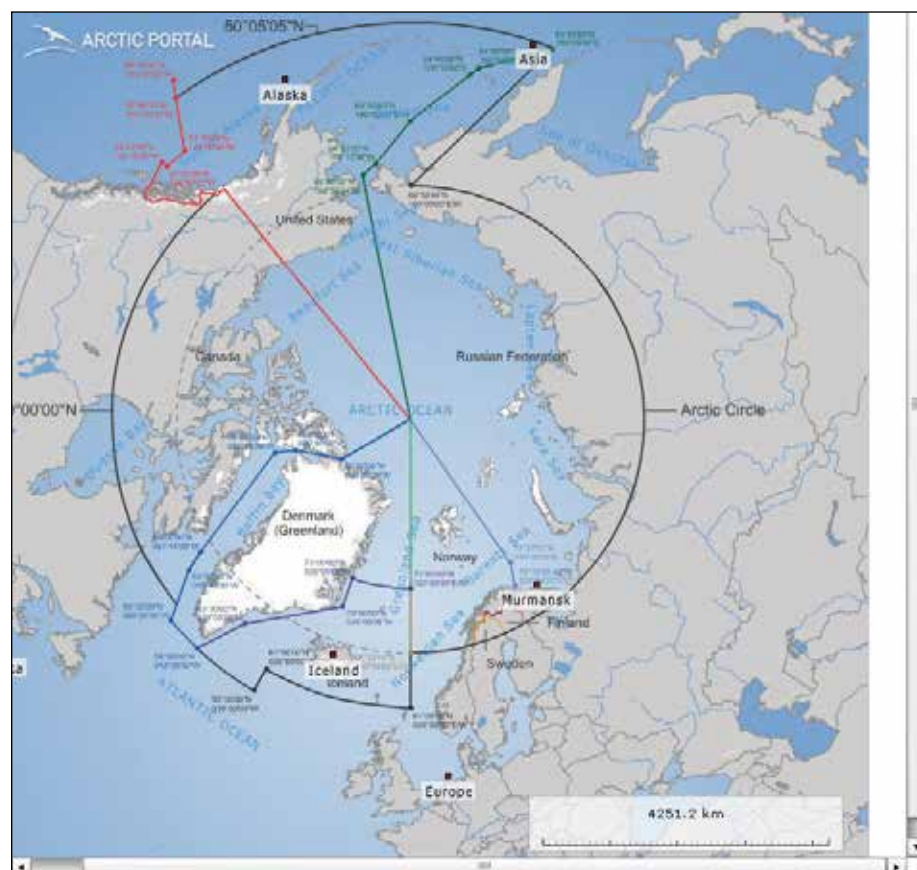
Die politischen Spannungen, die durch die Krim-Krise ausgelöst wurden, verzögerten die Etablierung des Forums stark. Seitens von Kanada, das zu diesem Zeitpunkt den Vorsitz im Arktischen Rat innehatte, wurde gegen die Einladung Russlands zu den letzten Verhandlungen protestiert. Der Durchbruch kam erst nach der Rotation des Vorsitzes an die USA. Russlands Teilnahme ist politisch gewollt, die lange Küstenstrecke des Landes machen die Einbindung unumgänglich und seine SAR-Ressourcen können in Ernstfällen entscheidend sein, falls solche in Grenzgebieten auftreten.

Die Küstenwachen der acht Länder sind sehr unterschiedlich organisiert. Während sie in Schweden und Kanada zivile Organisationen bilden, sind sie Teil der norwe-

gischen und dänischen Seestreitkräfte. In den übrigen Ländern sind sie paramilitärisch aufgebaut. „Harte“ Sicherheitsfragen sind deshalb nicht das Anliegen des Forums, und alle Fragen staatlicher Souveränitätsausübung verbleiben nationale Angelegenheit.

Der Hintergrund

Der ganz große Boom arktischer Schifffahrt dank der Abschmelzung des Sommersees ist noch nicht eingetreten. Er wird auch noch einige Jahre auf sich warten lassen, aber nichtsdestotrotz steigt der



SAR-Bereiche in der Arktis (Grafik©: Arctic Portal)

Schiffsverkehr. Dies betrifft insbesondere die Meeresgebiete mit eingespielten wirtschaftlichen Aktivitäten, die oft zugleich in Grenzgebieten liegen. Die Nordwestpassage spielt noch keine wirtschaftliche Rolle, während der Nördliche Seeweg, die längste arktische Küstenstrecke überhaupt, Domäne der russischen Küstenwache ist. Ungeachtet, wie schnell die Abschmelzung des Meereseises vor sich gehen mag, verbleiben die navigatorischen und klimatischen Herausforderungen der Arktis, die SAR-Einsätze und die Bekämpfung von Umweltkatastrophen erschwerend.

Es gibt Anstrengungen in allen Ländern, die Präsenz und Souveränitätsausübung in den eigenen Gewässern zu verbessern, doch der Weg zur ihrer vollen Überwa-

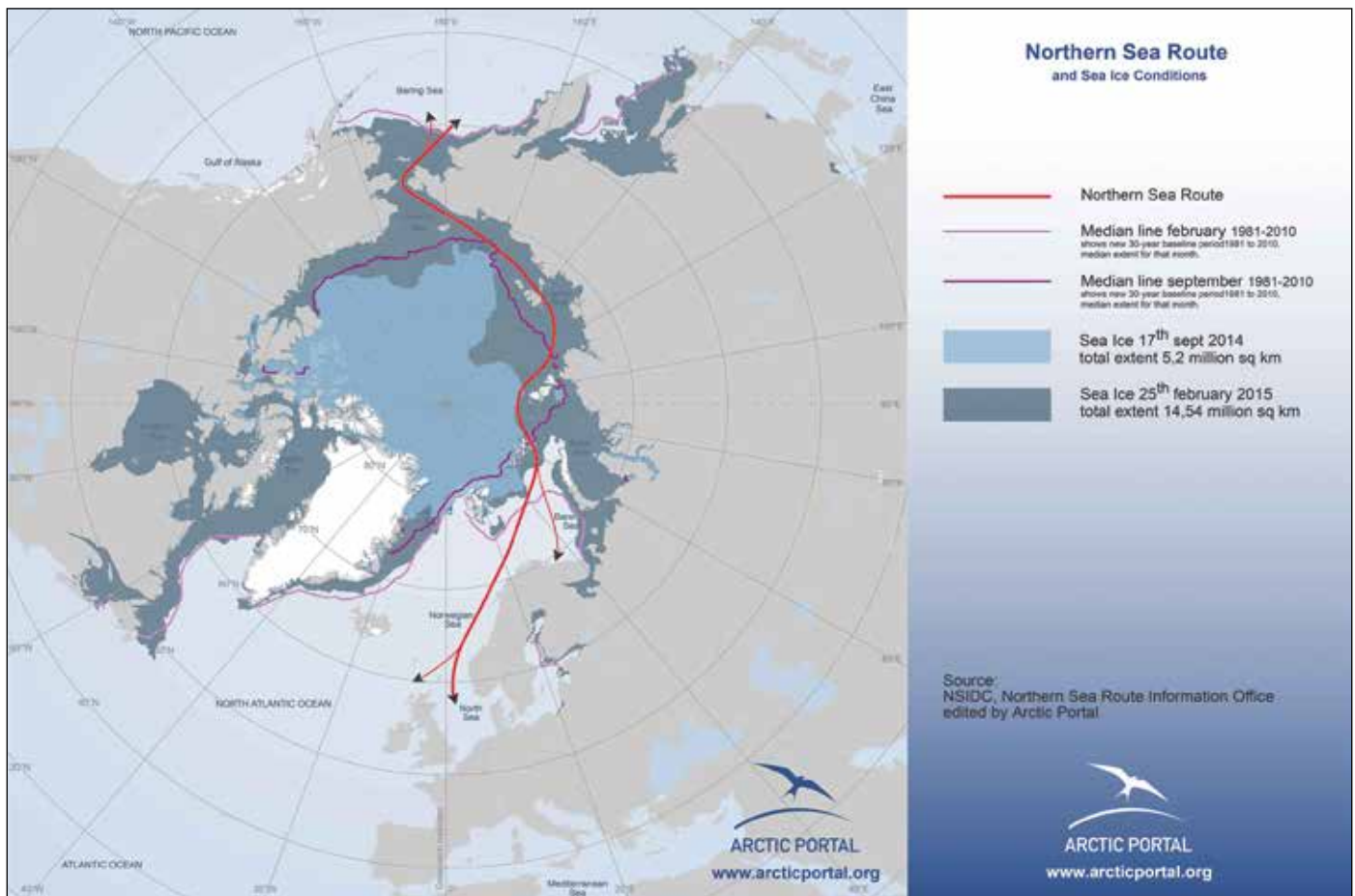
im November 2014, als ein koreanisches Fischereischiff in russischen Gewässern unterging. Die US-Coast Guard assistierte der russischen Küstenwache entsprechend deren Weisungen. Diese und ähnliche Vorfälle sollen das Handlungsmuster bestimmen, mit kurzfristiger Hilfe ohne bürokratische Verwicklungen.

Möglichkeiten und Grenzen

Die eingesetzte Arbeitsgruppe soll sich u.a. mit der Koordinierung der Ressourcen befassen und dazu Informationen austauschen. Ihr sind dabei jedoch Grenzen gesetzt durch die unumgängliche Zusammenarbeit mit Russland. Nicht alle Informationen, die NATO-Partner sowie

die Akteure, die bereits in der Arktis zur Stelle sind, bei der Lösung von Umwelt- und humanitären Katastrophen einbezieht.

Der Erfahrungsaustausch über „Best Practice“ soll fortgesetzt werden und gemeinsame bilaterale oder regionale Übungen durchgeführt werden. Die letzte größere Übung fand 2014 an der grönländischen Ostküste statt. Zu dieser war auch Russland als Beobachter eingeladen, das aber kurzfristig auf Grund der politischen Spannungen absagte. Für 2016 ist eine regionale Übung in US-amerikanischer Regie geplant. Bei solchen Übungen sollen sich die Partner auch persönlich kennenlernen, um ein Vertrauensverhältnis aufzubauen und die Routinen des anderen zu kennen.



Arktische Schifffahrtslinien (Grafik©: Arctic Portal)

chung und SAR-Sicherung bleibt lang. Der Bau eisverstärkter Schiffe und der Ausbau der Infrastrukturen dauern ihre Zeit, falls sie bis dato überhaupt beschlossen sind. Bündelung der Kräfte an Nahtstellen der nationalen Kräfte verlangt deshalb eine Antwort der Verantwortlichen. Der pure Abstand zwischen den Häfen und SAR-Kräften und die Ausdehnung der Seegebiete, in denen Unglücke geschehen können, sind trotzdem so groß, dass auch dem gemeinsamen Handeln Grenzen gesetzt sind. Bei Möglichkeit wird dies jedoch bereits getan, wie beispielsweise geschehen

Schweden und Finnland bekommen würden, können an Russland abgegeben werden. Realtime Informationen, die für SAR-Operationen aus der Luft bzw. per Schiff benötigt werden, sollen jedoch ausgetauscht werden.

In die Arbeit des Küstenwachforums sollen auch die relevanten zivilen Behörden der Länder, private Unternehmen wie Reedereien, Fluggesellschaften und Offshorefirmen sowie Organisatoren indigener Organisationen eingebunden werden. Kurz gesagt soll ein Schirm geschaffen werden, der unter der Führung der Küstenwachen

Für ein solches Zusammenspiel haben die operativ Verantwortlichen schon seit Jahren plädiert.

Mit der Gründung des Arktischen Küstenwachforums bereiten sich seine Mitglieder aktiv auf den erwarteten Durchbruch der arktischen Schifffahrt und Offshoreindustrie vor. Gleichzeitig wird ein Vertrauenskapital vor Ort aufgebaut, das letztlich dazu beitragen kann, die Arktis von Spannungen freizuhalten und zumindest die technische Kooperation im Eigeninteresse der Partner weiterführt, wenn die politische Großsituation sich in einer Kaltzeit befindet. ■