

Zaungast in der Arktis

Deutschlands Interessen an Rohstoffen und Naturschutz

Helga Haftendorf | **Nur in der Polarforschung wird Deutschland bislang als „Arctic Player“ wahrgenommen. Dabei hat die Bundesregierung auch andere Interessen, vor allem in den Bereichen Wirtschaft und Umwelt. Doch solange es keine systematische Arktis-Strategie gibt, kann sie diese nicht zielgerichtet verfolgen.**

Mit einem Plädoyer für den freien Zugang aller Nationen zur Polarregion – nicht nur der Arktis-Anrainer – eröffnete Außenminister Guido Westerwelle die zweite internationale Arktis-Konferenz des Auswärtigen Amtes. Er erklärte, der Arktische Ozean müsse als gemeinsames Erbe der Menschheit erhalten und die Forschung dürfe durch eine künftige wirtschaftliche Nutzung der Arktis nicht eingeschränkt werden; auch die Probleme des Klimawandels betreffen alle Staaten.¹ Welche über die Forschung hinausgehenden Interessen hat die deutsche Arktis-Politik? Und wie sollen sie durchgesetzt werden?

Obwohl Deutschland in der Polarforschung führend und ein Vorreiter in der Umweltpolitik ist sowie als Industrienation einen großen Bedarf an Rohstoffen hat, verfügt es nur über

sehr begrenzte Mitspracherechte in arktischen Fragen. Einen rechtlichen Rahmen für diese bietet das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) von 1982; den Anrainern des Arktischen Ozeans gewährt es spezielle Rechte. Zur Regelung von Streitfällen gibt es einen Internationalen Seegerichtshof mit Sitz in Hamburg. Auf einer Konferenz im Mai 2008 in Ilulissat (Grönland) haben die fünf Anrainerstaaten Dänemark/Grönland, Kanada, Norwegen, Russland und USA ihre souveränen Rechte über ihre arktischen Gebiete einschließlich des Küstenschelfs bekräftigt, zugleich aber auch erklärt, dass sie diese in Übereinstimmung mit dem Seerechtsübereinkommen ausüben werden.²

1996 gründeten die Polarstaaten als gemeinsames Konsultationsgremi-

¹ Eröffnungsrede zur Konferenz „Klimawandel, Völkerrecht und Arktis-Forschung“ am 17.3.2011 in Berlin, www.auswaertiges-amt.de/arktis/de/Rede-Bundesminister.html.

² Vgl. www.arctic-council.org/filearchive/Ilulissatdeclaration.pdf.

um den Arktischen Rat (AR), dem alle acht Staaten mit Gebieten (Land und Wasser) nördlich des Polarkreises angehören. Er befasst sich insbesondere mit dem Schutz der Umwelt und der nachhaltigen Entwicklung der Polarregion. An seinen Arbeiten nehmen regelmäßig auch Vertreter der Urbevölkerung teil. Deutschland hat, ebenso wie verschiedene andere europäische Staaten, den Status eines Ständigen Beobachters. Unter den Arktis-Anrainern gibt es jedoch eine starke Tendenz, schwierige Fragen im möglichst kleinen Kreis unter sich zu klären; nicht einmal Finnland, Island und Schweden waren nach Ilulissat eingeladen, obwohl sie Mitglieder des Arktischen Rates sind. Dänemarks Loyalität in der Europäischen Union endet am Polarkreis; Kanada lehnt selbst die Erwähnung der Arktis in NATO-Dokumenten ab; Deutschland ist höchstens als Gast bei den internen Beratungen geduldet.

Hinzu kommt, dass die Bundesrepublik bisher keine systematische Arktis-Strategie besitzt. Weder werden die deutschen Interessen im Hohen Norden kohärent formuliert noch sind die institutionellen Instrumente geschaffen worden, die eine effektive Umsetzung dieser Interessen überhaupt erst ermöglichen. Bisher verfolgen die verschiedenen Ministerien primär Ressortinteressen. Vom Auswärtigen Amt werden die völkerrechtlichen Aspekte betont; die Kompetenz liegt beim Referat 504 „Arktis und Antarktis“ der Völkerrechtsabteilung. Obwohl in der Arktis gegenwärtig kein Sicherheitsrisiko zu erkennen ist, bemüht sich das Referat Füs III 2 der Abteilung Militärpolitik im Verteidigungsministerium um eine Gesamt-

sicht der Probleme. Innerhalb der Bundesregierung gibt es jedoch keine umfassende Einschätzung der aus dem Klimawandel folgenden Chancen und Risiken in der Arktis.

Wissenschaft und Forschung

Seit Jahrzehnten ist die deutsche Polarforschung international führend. So liefert das Alfred-Wegener-Institut mit seinen Forschungsstationen, Schiffen und Flugzeugen wichtige Beiträge zur Erforschung des Klimawandels, der geologischen Strukturen der Polarregion und der Meeresströmungen. Deutsche Institute arbeiten mit an den Forschungsprogrammen der EU, des Nordischen sowie des Arktischen Rates.

Die Erkenntnisse der Polarforschung tragen wesentlich dazu bei, die Folgen des Klimawandels und ihre Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt einschätzen zu können.

Eine Stadt wie Hamburg kann so die Folgen einer Erhöhung des Meeresspiegels bei der Planung des Hafens, des Hochwasserschutzes und der Elbvertiefung besser beurteilen. Auch für die deutsche Wirtschaft sind die Ergebnisse der Polarforschung von großer Bedeutung. Die Energieversorger können mit Hilfe dieser Daten abschätzen, ob sich eine Beteiligung an der Erschließung neuer Erdgas- und Ölfelder rentiert. Die von der Polarforschung erstellten Eiskarten und ermittelten langfristigen Trends sind für die Handelsschifffahrt in den nördlichen Regionen unabdingbar.

Einer umfassenden Polarforschung setzt jedoch die Genehmigungspraxis

Die Ergebnisse der Polarforschung sind auch für die deutsche Wirtschaft sehr bedeutsam

der Arktis-Anrainer enge Grenzen. Genehmigungen werden nur restriktiv gewährt; die Verfahren sind sehr zeitaufwendig (bis zu sechs Monate) und die Bedingungen variieren von Staat zu Staat. Am restriktivsten ist Russland, das nur Grundlagenforschung genehmigt und an allen Expeditionen beteiligt sein möchte.

Mit der Ausdehnung der nationalen Wirtschaftszonen auf 200 Seemeilen und der im Seerechtsübereinkommen vorgesehenen Möglichkeit, dass die Arktis-Staaten unter bestimmten Bedingungen noch größere Teile des Küstenschelfs beanspruchen können, wird der für die Forschung frei zugängliche Raum weiter eingeschränkt. Deshalb sollte inter-

Die Genehmigungspraxis der Anrainer-Staaten setzt der Polarforschung enge Grenzen

national sichergestellt werden, dass die Polarforschung auch bei einer Erweiterung der nationalen äußeren Festlandsockel und der neu zugänglichen Schifffahrtspassagen möglich bleibt. Es wäre schon ein großer Fortschritt, wenn sich die Arktis-Anrainer auf gemeinsame Bedingungen und den Abbau von bürokratischen Hürden einigen könnten. Außerdem sollte eine Intensivierung der Kooperation und des Wissensaustauschs in multilateralen Institutionen angestrebt werden. Schließlich setzt eine effektive Polarforschung ausreichende finanzielle Mittel voraus, die zum größten Teil vom Bund aufgebracht und von privaten Förderern sowie der Wirtschaft ergänzt werden müssen.

Wirtschaft, Handel, Ressourcen

Der Klimawandel in der Arktis eröffnet der deutschen Wirtschaft mehrere neue Möglichkeiten: vom Fischfang über die Erschließung von Rohstoffen bis zu neuen Schifffahrtsrouten. Die deutsche Hochseefischerei ist eingebunden in die Gemeinsame Fischereipolitik der EU, die eine verantwortungsvolle und nachhaltige Nutzung der vorhandenen Fischbestände und eine wirtschaftlich lebensfähige Fischereiindustrie zum Ziel hat. Gegenwärtig belaufen sich die EU-Fänge in den arktischen Gewässern nur auf ca. vier Prozent.

Um konkurrenzfähig zu bleiben, benötigt die deutsche Wirtschaft vor allem den Zugang zu im eigenen Land nicht oder nicht ausreichend vorhandenen Rohstoffen, insbesondere zu Öl und Gas. Nach Schätzungen von Experten werden etwa ein Fünftel der noch nicht erschlossenen Vorkommen in der arktischen Region vermutet.³ Als Folge des Klimawandels werden dort Lagerstätten von Gas und Öl sowie von seltenen Metallen (vor allem Kupfer, Nickel und Zink) zugänglich, die bisher unter meterdicken Eisschichten verborgen waren. Doch viele Lagerstätten auf dem Küstenschelf liegen in großer Tiefe, Abbau und Erschließung sind finanziell aufwendig und erfordern moderne Technologien – Eisbrecher, Tiefseebohrgeräte und Hochseeplattformen –, über die Deutschland nur in geringem Maß verfügt. Einer der wenigen Hersteller sind Nordic Yards in Wismar und Warnemünde, die sich seit 2009 in russischem Besitz befinden.

³ United States Geological Survey: Circum-Arctic Resource Appraisal, 23.7.2008, www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=1980&from=rss_home.

Bild nur in Printausgabe verfügbar

55 Prozent der deutschen Erdöl- und Erdgasimporte kommen aus Russland und Norwegen, davon ein großer Teil aus Gebieten nördlich des Polarkreises. Bei ihrer Erschließung kooperieren deutsche Unternehmen eng mit russischen und norwegischen Firmen.⁴ Deutsche Unternehmen sind aber nicht nur Abnehmer russischer und norwegischer Gas- und Ölvorräte; sie liefern auch Know-how für ihre effektive Förderung.

Da die Ausbeutung von Energieresourcen und Metallen in einer ökologisch höchst sensiblen Region erfolgt, ist jedes Unternehmen verpflichtet, auf eine nachhaltige Gewinnung zu achten, damit keine irreversiblen Umweltschäden entstehen. Dies ist aber teuer. Ein profitabler Abbau hängt daher von der Nachfrage und dem Weltmarktpreis ab. Außerdem wird jeder Investor sicherstellen wollen,

dass die Prospektion nur in Gebieten erfolgt, deren völkerrechtlicher Status geklärt ist. So ist z.B. der Rechtsstatus des Spitzbergen-Archipels – nicht von Spitzbergen selbst! – umstritten.

Schifffahrt und Tourismus

Fast 90 Prozent des deutschen Außenhandels werden auf dem Seeweg transportiert. Der Anteil der Transporte von den Abbaustätten, z.B. im Nordmeer, zu den Verbrauchern in Mitteleuropa ist dabei besonders hoch; er erfordert eisgängige Spezialschiffe. Mit dem Abschmelzen des arktischen Eises eröffnen sich neue Schifffahrtsrouten, die an der Küste Sibiriens entlang oder durch den kanadischen Archipel führen. Vorerst sind diese aber nur in einem engen Zeitfenster im Spätsommer passierbar. Für kommerzielle Fahrten dürfte der russische nördliche Seeweg früher

⁴ Vgl. Henning Riecke: Die Arktis lockt. Deutsche Interessen im Hohen Norden, in: Bernd Rill (Hrsg.): Die Arktis. Ressourcen, Interessen und Probleme, München 2010, S. 97–109.

nutzbar sein als die kanadische Nordwest-Passage, die wegen des stärkeren Eisgangs und engerer Durchfahrten größere seemännische Schwierigkeiten bereitet. Zunächst werden aber beide Routen dem regionalen Verkehr und nicht dem Transit dienen.

Für den deutschen Ostasien-Handel wird die Bedeutung des nördlichen Seewegs in Zukunft noch zunehmen. Als erstes nichtrussisches Unternehmen fuhr 2009 die Bremer

Beluga-Reederei den nördlichen Seeweg von Südkorea bzw. Wladiwostok aus mit zwei eisgängigen

Spezialschiffen, beladen mit Ausrüstungsteilen für ein sibirisches Elektrizitätswerk in Suurgut, die in Novvy auf Flussschiffe umgeladen wurden. Ein weiteres Beluga-Schiff fuhr die Route von Rotterdam aus. Anschließend kehrten alle drei Schiffe nach Bremerhaven zurück.

Seemännische Probleme gab es bei diesen Reisen nicht; Schwierigkeiten bereiteten vielmehr die zeitaufwendigen russischen Genehmigungsverfahren und die Forderung, dass jedes Schiff von einem – teuren – russischen Eisbrecher begleitet werden musste. Um diese Hindernisse zu beseitigen, sollte die Bundesregierung versuchen, beim russischen Transportministerium und beim Duma-Ausschuss für Schifffahrt Einfluss auf die Beratungen über ein Gesetz zur Verwaltung des nördlichen Seewegs zu nehmen, über das gerade beraten wird. Ziel wäre es, die Genehmigungs- und Inspektionspraxis im gesamten arktischen Raum zu vereinfachen und niedrigere Gebühren zu vereinbaren.

Darüber hinaus sollte Berlin versuchen, den Transitverkehr in die deutsch-russischen Wirtschaftsverhandlungen einzubeziehen.

Ein wesentliches Problem für die Passage der arktischen Wasserstraßen besteht darin, dass ein rechtlicher Konsens darüber fehlt, ob es sich bei diesen Wegen um internationale Wasserstraßen handelt – wie die EU annimmt – oder um Durchfahrten durch Küstengewässer, die der nationalen Kontrolle unterliegen, wie Russland und Kanada behaupten. Beide Parteien können sich für ihre Position auf Bestimmungen des SRÜ berufen. Wenn die nördlichen Passagen an wirtschaftlicher Bedeutung gewinnen, werden diese den Seegerichtshof oder die UN-Schiedskommission beschäftigen, welche dann die Reichweite des SRÜ klären müssen. Unstrittig ist, dass alle Schifffahrtsnationen in den arktischen Gewässern die nationalen Gesetze ebenso wie die Regeln der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) und den künftig verpflichtenden „Polar Code“ einhalten müssen.

Das wachsende öffentliche Interesse an der Polarregion hat zu einer starken Zunahme von Kreuzfahrten nach Nordnorwegen, Spitzbergen, Island und Grönland geführt. Nur wenige eisgängige Kreuzfahrtschiffe, wie die Hapag-Lloyd-Schiffe Bremen und Hanseatic, befahren regelmäßig die Nordwest-Passage. Obwohl sich die meisten Reedereien um einen nachhaltigen Tourismus bemühen, beeinflussen auch Kreuzfahrtschiffe mit ihren CO₂-Emissionen und den Geräuschen ihrer Schiffsmaschinen negativ die arktischen Ökosysteme. Fahrten im Eis der Arktis vermitteln einen tiefen Eindruck von der Schön-

Handelt es sich um internationale Wasserstraßen oder um Durchfahrten durch Küstengewässer?

heit der Polarregion; dennoch dürfen ihre Gefahren für die Umwelt und die Passagiere nicht unterschätzt werden. Selbst Schiffe der höchsten Eisklasse E 4 sind schon auf Grund gelaufen. In Notfällen gibt es nur wenige Hilfsmöglichkeiten, da in der Arktis fast keine Seenotrettungslogistik vorhanden ist; darüber hinaus fehlen Häfen, Verpflegungsmöglichkeiten und Hotels für gestrandete Passagiere.

Deutschland hat daher ein großes Interesse an der Entwicklung eines umfassenden Seenotrettungssystems für die Region. Ein entsprechender Vertrag wurde bei der Sitzung des Arktischen Rates am 12. Mai 2011 unterzeichnet. An der Ausarbeitung wollte sich Berlin beteiligen; sein Wunsch wurde jedoch von den Mitgliedern des AR abgelehnt.

Klimawandel und Umweltschutz

Während der Klimawandel die bisher wenig erschlossene arktische Region zugänglicher macht, erhöhen sich gleichzeitig die Gefahren für ihr sensibles Ökosystem. Für Deutschland, das sich sehr für Umweltschutz einsetzt, gilt daher in besonderem Maße, für ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Nutzung der polaren Ressourcen und dem Schutz der Natur zu sorgen. Dies ist jedoch weder beim Abbau von Öl und Gas sowie von Erzen noch bei der Schifffahrt oder dem Kreuzfahrttourismus vollständig möglich. Zudem gehen die Schutzmaßnahmen noch nicht weit genug. Während in der Antarktis am 1. August 2011 ein Verbot für die Nutzung

und den Transport von Schweröl in Kraft tritt, fehlt eine solche Vereinbarung für die Polarregion. Eine Begrenzung des CO₂-Ausstoßes wäre dringend notwendig, denn viele Bergwerke auf der Kola-Halbinsel und ältere Kreuzfahrtschiffe sind echte „Dreckschleudern“.

Klima- und Umweltschutz sind Kernziele der EU-Arktis-Politik. Die Europäische Kommission nennt drei Aufgaben: Schutz und Erhalt der Arktis im Einvernehmen mit der einheimischen Bevölkerung, Förderung einer nachhaltigen Ressourcennutzung und ein Beitrag für bessere

Viele Bergwerke auf der Kola-Halbinsel und ältere Kreuzfahrtschiffe sind echte „Dreckschleudern“

multilaterale Regeln (Governance) in der Arktis.⁵ Auch das Europäische Parlament betonte in seiner Entschließung vom 20. Januar 2011 sein Engagement für eine „Nachhaltige Politik der EU im Hohen Norden“.⁶ Weiterhin strebt die EU einen Sitz als Ständiger Beobachter im AR an; ihre Aufnahme ist jedoch bisher an Kanada gescheitert, weil die EU den Handel mit Produkten arktischer Robbenjagd verbietet, von dem die einheimische Inuit-Bevölkerung lebt.

Einen hohen Stellenwert hat für Deutschland die Einbeziehung der Russischen Föderation in EU-Aktivitäten. Diesem Ziel dienen die Politik der „Nördlichen Dimension“, das „Arktische Fenster“ und das „Kolarctic Programme“. Sie sollen die Kooperation mit Russland in den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur; Hu-

⁵ Mitteilung der EU-Kommission (Arctic Communication), MEMO/08/726, Brüssel, 20.11.2008.

⁶ Entschließung des Europäischen Parlaments: Nachhaltige Politik der EU für den Hohen Norden, 20.1.2011.

manressourcen, Bildung, Forschung und Gesundheit; Umwelt, nukleare Sicherheit und natürliche Ressourcen; grenzüberschreitende Kooperation, regionale Entwicklung und Justiz

Ein internationaler Arktis-Vertrag ist nicht möglich, da die Anrainer an ihren nationalen Rechten festhalten

sowie Inneres stärken.⁷ Dabei werden Regionen mit speziellen Bedürfnissen wie Kaliningrad

und die arktische Region besonders berücksichtigt. Mehrere EU-Staaten, darunter auch Deutschland, haben mit Moskau Rahmenabkommen über ein Nuklear- und Umweltprogramm abgeschlossen, mit dem der Sicherheitsstandard russischer Kernkraftwerke erhöht, die Lagerung von Atommüll verbessert und der auf der Kola-Halbinsel und im angrenzenden Meer lagernde Atomabfall – darunter außer Dienst gestellte nukleare U-Boote und radioaktiv strahlende Seezeichen – beseitigt werden sollen.⁸ Zu dem Programm trägt die Bundesrepublik finanziell und mit technischem Know-how bei.

Stabilität und Kooperation

Deutschland ist nicht zuletzt aufgrund seiner ökonomischen und ökologischen Kerninteressen um regionale Stabilität in der Arktis bemüht; nur damit werden der Zugang zu den Rohstoffen des Hohen Nordens und ein geregelter Schiffsverkehr ermöglicht und gemeinsame Programme zum Schutz von Klima und Umwelt

erleichtert. Die Bundesregierung und die EU haben lange umfassende Lösungen angestrebt, z.B. einen internationalen Vertrag über den Schutz der Arktis und ein Moratorium zur Ausbeutung ihrer Rohstoffe – analog zum Antarktis-Vertrag von 1961. Da die Arktis-Anrainer jedoch an ihren nationalen Souveränitätsrechten über ihre arktischen Gebiete festhalten, lässt sich ein solches Abkommen nicht verwirklichen. Stattdessen setzt Deutschland nun auf den Ausbau der bestehenden Netze multilateraler Übereinkünfte und Institutionen.

Das Absenken einer Titankapsel mit der russischen Fahne am Nordpol im August 2007 hat auch bei uns für Beunruhigung gesorgt. Dennoch ist derzeit nicht mit dem Ausbruch eines gewaltsamen Konflikts zu rechnen. In Ilulissat haben alle fünf Arktis-Anrainer bekräftigt, dass sie die zwischen ihnen bestehenden Konflikte und Meinungsverschiedenheiten einvernehmlich auf der Grundlage des bestehenden Rechts lösen wollen. Dass dies tatsächlich möglich ist, zeigt die norwegisch-russische Einigung über die Seegrenze zwischen beiden Ländern in der Barentssee, über die 40 Jahre lang vergeblich verhandelt worden war.⁹ Auch ist nicht anzunehmen, dass zwei so eng verflochtene Länder wie Kanada und die USA ihren Konflikt über den Verlauf der Seegrenze in der Beaufortsee – oder Kanada und Dänemark über die nationale Zugehörigkeit der Insel Hans – militärisch lösen werden.

⁷ Vgl. Arbeitsdokument der Kommission: Zweiter Aktionsplan für die Nördliche Dimension, 2004–2006, Brüssel, 10.6.2003, KOM(2003) 343 endgültig.

⁸ Rahmenübereinkommen über ein mehrseitiges Nuklear- und Umweltprogramm in der Russischen Föderation, 14.6.2005, Bundesgesetzblatt, Jg. 2005, Teil II, Nr. 16, Bonn, 27.7.2005, S. 668.

⁹ Vgl. www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=139:treaty-on-maritime-delimitation-and-cooperation-in-the-barents-sea-and-the-arctic-ocean&catid.

Die wachsende Bedeutung der Polarregion und die Verkündung einer neuen russischen Nordmeerstrategie im September 2008 haben jedoch dazu geführt, dass die Anrainer ihre Arktis-Strategien vermehrt mit Blick auf Russland formulieren und ihrer Außen- und Sicherheitspolitik in der Region größere Bedeutung zumessen. Dänemark, Kanada und Norwegen verstärken derzeit ihre Streitkräfte im Hohen Norden. Es wäre aber überzogen, von einer „Militarisierung“ der Arktis zu sprechen. Da Kanada eine Befassung der NATO mit der Region ablehnt, beschränkt sich das Bündnis auf die Durchführung von Studien, die Organisation von Übungen und eine Luftüberwachung über Island und dem Baltikum. Es gibt keine Planungen, im Konfliktfall Bündnisstreitkräfte einzusetzen oder für einen Einsatz bereitzuhalten. Im Gegenteil, gegenwärtig gibt es (z.B. in Island) Bemühungen, in der Region eine kernwaffenfreie Zone einzurichten.

Es fehlt eine Strategie

Insgesamt ist festzustellen, dass Deutschland seine Interessen in den wichtigen Bereichen Forschung, Wirtschaft und Umwelt nachdrücklich zu verfolgen versucht. Da es jedoch nur geringe Möglichkeiten hat, diese im Arktischen Rat zur Sprache zu bringen, konzentriert es sich auf informelle Netzwerke und bilaterale Beziehungen. Bevorzugte Vorgehensweisen sind Krisenprävention, Vertrauensbildung und Kooperation.

Problematisch ist jedoch, dass eine Zusammenschau der Chancen und Probleme in der Arktis fehlt, sodass Rohstoff-, Umwelt-, Schifffahrts- und

Sicherheitspolitik nicht hinreichend verzahnt werden. Mit Ausnahme der Polarforschung wird Deutschland über die engeren Fachkreise hinaus daher nicht als „Arctic Player“ wahrgenommen. Häufig wird in den Partnerländern beklagt, dass ihnen in Berlin die Ansprechpartner fehlten. Oft seien die Ministerien nicht genügend mit der Regierung vertraut und im Auswärtigen Amt

nur die Länderreferate sachkundig. Vor dem NATO-Gipfel im Herbst 2010, auf dem eine Erwähnung der Arktis im Gipfeldokument erwartet wurde, gab daher das Verteidigungsministerium eine eigene – interne – Studie in Auftrag.

Die Aufteilung in verschiedene Ressorts führt dazu, dass in der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung die Arktis kaum vorkommt. Ihre Interessen im Hohen Norden könnte die Regierung wirksamer vertreten, wenn diese eingebettet wären in eine kohärente – und sichtbare – Arktis-Politik. Der Bundeskanzlerin wäre zu raten, nicht nur die Oper in Oslo zu besuchen, sondern einmal eine Reise nach Kirkenes und Murmansk zu unternehmen, um sich dort mit ihren nordischen Kollegen über die Probleme der Arktis auszutauschen.

Die Arktis ist kein Thema, das die Bundesregierung in die Öffentlichkeit trägt



Prof. Dr. HELGA
HAFTENDORN
lehrte bis Ende 2000
Internationale
Beziehungen
an der FU Berlin.