

Klimawandel macht's möglich

Weltgrößte Reederei Maersk schickt Containerschiff vom Pazifik in die Ostsee durchs einst »ewige Eis«. Kürzere Alternative zur Suez-Route

Burkhard Illchner

Seit Mittwoch früh liegt die »Venta Maersk« im Hafen von Wladiwostok. Der erst Ende Juni dieses Jahres in Dienst gestellte Carrier ist eine Besonderheit – obwohl er mit 200 Metern Länge und einer Transportkapazität von knapp 3.600 Standardcontainern (TEU) bei weitem nicht das größte Containerschiff des dänischen Weltmarktführers Maersk ist: Die »Venta Maersk« soll am kommenden Sonnabend vom benachbarten russischen Hafen Wostotschny Terminal aus als erstes Vollcontainerschiff über die Nordostpassage via Bremerhaven nach St. Petersburg fahren. So zumindest sieht es der aktuelle Fahrplan der Reederei vor.

Eisbrecher überflüssig

Nordostpassage – das ist der Weg von Russlands Pazifikküste durch die Beringstraße entlang der Nordmeerküste nach Westen. Es ist der Weg, von dem Entdecker und Nautiker seit dem 19. Jahrhundert – und länger – geträumt haben und der durch das einst als ewig geltende Eis der arktischen Region für meist unmöglich gehalten wurde: Nur in seltenen Ausnahmen und unter großen Schwierigkeiten sind Fahrten entlang dieser Route bislang unternommen worden. Aber bedingt durch den vom Menschen gemachten Klimawandel nimmt die Dauervereisung der Nordpolarmeere ab: Zu Zeiten der Sowjetunion brauchte es megastarke Eisbrecher, um rund 1.000 Schiffen jährlich den Weg freibuchen zu können. Heute können normale Schiffe immer häufiger, aber noch nur in Einzelfällen ohne derartige Unterstützung die Route passieren. Anfang dieses Jahres hatte China in einem »arktischen Weißbuch« die Nordostpassage in seine Vision der »Maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts« integriert (siehe *jW* vom 1. Februar).

Die »Venta Maersk« ist das vierte einer Serie von sieben Schiffen, mit denen die Reederei auch langfristig die sogenannte Polarroute – obwohl sie weitab des Nordpols verläuft – befahren will. Momentan betont Maersk noch den Testcharakter dieser Reise: Sie sei mit Hilfe russischer Behörden geplant worden und diene nur der Datensammlung, um »die operative Durchführbarkeit von Containerschiffahrt durch die Nordostpassage zu untersuchen«. Alle sieben Schiffe der Serie haben entsprechend verstärkte Rümpfe – »Eisklasse 1 A« nennen Nautiker das – sowie weitere Besonderheiten, um der Besatzung bei sinkenden Temperaturen Schutz zu bieten. Dennoch: Bei Schwierigkeiten lägen russische Eisbrecher bereit, um der Venta Maersk zu assistieren, heißt es bei Maersk. Die sieben Schiffe wurden von dänischen Ingenieuren der »Odense Maritime Technology« (OMT) entworfen und werden auf einer Werft des chinesischen Staatskonzerns COSCO gebaut. Eigentlich sind es von der Größe her klassische Feederschiffe für den Zubringerdienst zwischen kleinen und großen Häfen – aber diese sieben sind zugleich auch die derzeit größten Containerschiffe mit Eisklasse.

Große Nachfrage

Allerdings: Noch ist ihnen ein Befahren der Nordostpassage nur im arktischen Sommer möglich. Der Meereisrückgang in der Arktis im Sommer, teilte das Bremerhavener Alfred-Wegener-Institut/Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung (AWI), am 18. Mai vergangenen Jahres mit, sei nicht nur »ein wichtiger Indikator für den fortschreitenden Klimawandel«, sondern eröffne auch Potentiale für mögliche Schifffahrtsrouten: Für die Strecke etwa von Hamburg nach Tokio führt die klassische Route durch den Suezkanal und ist rund 21.000 Kilometer lang – durch die Nordostpassage müssen Schiffe nur rund 13.000 Kilometer zurücklegen. Übrigens: Die Nordwestpassage entlang der kanadischen Küste ist nicht ganz so vorteilhaft – von New York bis in den Nordostpazifik sind es rund 14.000 Kilometer, durch den Panamakanal etwa 18.500 Kilometer.

Trotzdem ist das zunehmende Interesse der maritimen Wirtschaft unverkennbar. Während 2013 nur etwas mehr als 60 Schiffe registriert wurden, die eine der beiden Passagen kommerziell genutzt haben, rechnen Experten der Klassifikationsgesellschaft Lloyd's damit, dass schon 2030 rund ein Viertel der Containerfrachten zwischen Europa und Asien über polare Routen befördert wird. Und dass es nicht bei Containern bleibt, dafür sorgt unter anderem Russland selbst: Im Sommer 2017 bereits hat die

»Christophe de Margerie« den Weg vom norwegischen Hammerfest nach Südkorea in nur 19 Tagen und damit rund 30 Prozent schneller als via Suez zurückgelegt: Das 300 Meter lange Schiff unter zyprischer Flagge gehört der russischen Sowkomflot und ist eine Spezialkonstruktion – ein Flüssiggastanker, der Eisfelder mit einer Stärke von bis zu 1,20 Metern ohne Assistenz durchqueren kann. Es ist das erste von 15 baugleichen Schiffen, mit denen Russland künftig Gas aus Sibirien nach Europa bringen will – und zwar ganzjährig, über die Polarroute!

<https://www.jungewelt.de/artikel/338432.welthandel-klimawandel-macht-s-moeglich.html>