



Russische Marine mit Arktis-Ambitionen

Hans Uwe Mergener

АКАДЕМИК ЛОМОНОССОВ

Foto: Rosatom

Noch während der Bauphase wurde das erste Schiff des Projekts 23550 am 19. April 2018 auf den Namen des russischen Konteradmirals und Polarforschers Iwan Papanin getauft. Doch erst am 25. Oktober 2019 erfolgte der Stapellauf in der Admiralitätswerft St. Petersburg.

Schon mit seinem Design, das sich an die norwegische SVALBARD-Klasse anlehnt, beeindruckt das 8.500 Tonnen verdrängende Schiff. Mit althergebrachten Eisbrechern russischer Bauart, wie dem nuklear angetriebenen Eisbrecher LENIN, haben diese Schiffe kaum noch etwas gemein. Das liegt auch an der für Eisbrecher ungewöhnlichen Erscheinungsweise mit Artilleriebewaffnung auf dem Vorschiff und seitlichen Ladebuchten sowie dem Wissen um die Tatsache, dass sie mit acht Marschflugkörpern vom Typ Kalibr-NK ausgerüstet werden können. Die russische Marine scheint eine Ära der „Kampf-Eisbrecher“ einläuten zu wollen, in ihrer eigenen Terminologie nutzt sie den Begriff „Patrouillen-Eisbrecher“.

Diese Entwicklung kommt nicht von ungefähr. Zwei Jahre zuvor, im Oktober 2017, nahm mit der ILJA MUROMEZ, benannt nach einem russischen Sagenhelden, der erste Neubau eines Eisbrechers der Marine seit mehr als 40 Jahren die Seerprobung auf. Im Gegensatz zu ihrer größeren Schwester kommt das Projekt 21180 jedoch nicht im typischen Marinegrau daher, sondern gleicht in Design und Farbgebung eher einem Bohrinselservosorger oder einem Forschungsschiff.

Geprägt wird die Silhouette durch den mit 21 Metern weit auslegenden Kran auf dem Achter- und das ausladende Helikopterdeck auf dem Vorschiff.

Doch präsentiert sich hier mehr als ein 84 Meter langes Expeditionsfahrzeug in der Größenordnung von 6.000 Tonnen. Nicht nur, weil es nach Angaben der russischen Marine auch als U-Boot-Rettungsschiff eingesetzt werden kann. Denn wie die große Schwester aus dem Projekt 23550 soll die ILJA MUROMEZ in der Marine nicht nur als eisfähiges Unterstützungsschiff für Aufgaben in der Arktis fungieren. Vielmehr kann sie mit modularisierten und containerisierten Waffensystemen ausgestattet werden. Gedacht ist an das Artilleriegeschütz AK-630, eine Gatling-Waffe mit sechs Läufen vom Kaliber 30 Millimeter, sowie an eine modifizierte Version des Marschflugkörpers Kalibr. Über die Bewaffnung hinaus gibt es weitere Gemeinsamkeiten zwischen beiden Projekten. So sollen beide Typen bis zu 1,3 Meter dickes Eis durchfahren können. Das Helikopterdeck ist in der Lage, einen Hubschrauber vom Typ Kamow Ka-27 aufzunehmen. Die Besatzung besteht aus 32 Personen beim Projekt 21180 und 49 Personen beim Projekt 23550. Darüber hinaus können jeweils bis zu 50 (Spezial-)Kräfte samt Ausrüstung eingeschifft werden.

Während das Projekt 23550 fortgesetzt wird und die Baunummer 2, deren Bau in Kürze beginnen soll, den Namen NIKOLAI SUBOW tragen wird, bleibt die ILJA MUROMEZ

vorerst die einzige Vertreterin des Projekts 21180. Die Almaz Shipbuilding Company wurde mit dem Bau von drei weiteren Eisbrechern als Projekt 21180M beauftragt. Sie sollen 2.000 Tonnen kleiner ausfallen als ILJA MUROMEZ. Für Baunummer 1, die JEW-PAT KOLOWRТА, wurde im Dezember 2018 der erste Stahl geschnitten. Einer Ankündigung des Direktors der Admiralitätswerft zufolge sollen die Schiffe nicht der Marine, sondern anderen staatlichen Sicherheitskräften zugeordnet werden. Denkbar wäre hier der Hydrografische Dienst, der wiederum dem FSB untersteht. In Zeiten des Kalten Krieges waren in Nord- und Ostsee Begegnungen mit Aufklärungsschiffen, die als Forschungsfahrzeuge klassifiziert waren, an der Tagesordnung.

Die Indienstellung der IWAN PAPANIN durch die russische Marine ist für 2020 vorgesehen, amerikanische Quellen sprechen von 2021. Das zweite Schiff des Projektes 23550, die NIKOLAI SUBOW soll 2024 von der Marine übernommen werden.

Wirtschaftsraum Arktische Zone

Moskau hat die Chancen, die sich aus dem Klimawandel für den Wirtschaftsraum Arktis ergeben, erkannt. Im September 2018 lag im Nordpolarmeer die Eisbedeckung um 42 Prozent unter der des Vergleichsmonats 1980. In der Arktis lagert ein Fünftel der bisher unangetasteten Kohlenwasserstoffreserven der Welt. Der im Frühjahr 2019 pro-

	Projekt 23550	Projekt 21180
Länge	114 m	84 m
Breite	20 m	20 m
Verdrängung	8.500 t	6.000 t
Antrieb	12–15 MW	10,6 MW
Geschwindigkeit	18 kn	15 kn
Reichweite	6.000 sm	12.000 sm
Seeausdauer	60 Tage	60 Tage
Besatzung	49	32
eingeschiffte Personal	47	50
Bewaffnung	8 x Kalibr-NK (containerisiert) 1 x AK-176 76,2 mm	Kalibr einrüstbar 1 x AK-630 6 x 30mm einrüstbar
Andere Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> • 2 x Einsatzboot • Projekt 02800 • Luftkissenlandungsboot • 2 Kräne mit je 28 Tonnen Traglast • Schleppvorrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 Kran mit 500 Tonnen Traglast • Schleppvorrichtung
Hubschrauber	Kamow Ka-27	Kamow Ka-27
UAV	ja	unbekannt
Eisklasse	Icebreaker 6	Icebreaker 6



Grafik: MoD Russland

ILJA MUROMEZ

Keine Erschließung ohne Rubel

Zum Auf- bzw. Ausbau der Infrastruktur sind erhebliche Investitionen erforderlich. Das Ministerium für Natürliche Ressourcen rechnet mit einem Volumen von 10,5 Billionen Rubel (149 Milliarden Euro) bis 2030; angesichts der russischen Haushaltslage sicher eine Herausforderung. Verwundern kann die Suche nach in- wie ausländischen Investoren daher kaum. Da trifft es sich gut, dass auch China sich zunehmend im Eismeer engagiert: Nachdem der Staatskonzern CNPC und der Silk Road Fund knapp ein Drittel der Anteile am Jamal-LNG-Projekt erworben haben, sicherten sich die Chinesen nun über die Unternehmen CNPC und CNOOC 20 Prozent des Projekts Arctic LNG 2 auf der Halbinsel Gydan.

Chinas Staatsreederei Cosco hat zudem angekündigt, die Arktisroute künftig verstärkt zu nutzen. Zu diesem Zweck sollen auch Eisbrecher gebaut werden. Mit Chinas Geld bauen Novatek und Gazprom ihre Flüssiggaskapazitäten aus.

In Japan fanden sich ebenfalls Investoren. Novatek verkaufte kürzlich eine zehnpromtente Beteiligung an einem der LNG-Projekte im russischen Eismeer für zwei Milliarden Dollar an ein japanisches Konsortium aus Mitsui und Jgomec. Der Deal wurde, trotz mancher Verstimmung in den russisch-japanischen Beziehungen, bereits im Juli 2019 auf dem G20-Gipfel in Osaka eingefädelt.

Bei einem Besuch in den letzten Oktobertagen unterzeichnete der indische Minister für Öl, Erdgas und Stahl, Dharmendra Pradhan, eine Absichtserklärung zum Kauf von Kohle und deren Verschiffung über die Eismeerpassage nach Indien. Russischen Angaben zufolge hat Indien einen jährlichen Bedarf von 970 Millionen Tonnen Kohle, 70 Millionen Tonnen davon werden für die Stahl- und Aluminiumproduktion benötigt. Bereits früher im Jahr kam es zu Kontakten zwischen VostokCoal-Dikson und Coal India, der größten Kohlegesellschaft des Subkontinents. Die russische Gesellschaft will eigene Kohleverladeterminale auf der Taimyr-Halbinsel bauen und die Kohle das ganze Jahr über exportieren.

Ihrerseits verkünden russische Energiekonzerne Investitionen für Aktivitäten in

klamierter Plan des russischen Ministeriums für Natürliche Ressourcen sieht 118 Projekte zur Entwicklung, Erschließung und Verarbeitung von Bodenschätzen der „Arktischen Zone der Russischen Föderation“ (AZRF) und zur Unterstützung der zugehörigen Infrastruktur entlang der „Nordseeroute“ (russische Terminologie für die Nordost-Passage zwischen Nowaja Semlja und der Beringstraße) vor. Präsident Putin hat zudem vorgegeben, dass bis 2024 auf dieser Route eine Transportkapazität von 80 Millionen Tonnen erreicht werden soll – viermal mehr als 2018. Russland möchte die Arktis für die kommerzielle Schifffahrt ganzjährig öffnen. Während bereits heute unterbrechungsfrei diverse Rohstoffe wie LNG, Öl, Kondensat, Kohle, Metall- und Uranerze über die Häfen Sabetta in der Mündung des Ob und Dudinka am Jenissei sowie einzelnen, nur in den Sommermonaten zugänglichen „Saisonhäfen“ verschifft werden, macht eine mit dem Klimawandel zu erwartende ganzjährige Öffnung die Steigerung von Prospektion, Produktion und Verschiffung möglich.



Grafik: MoD Russland

Projekt 23550

Zu diesen Gebieten gehören das Kohlebecken Taimyr zwischen dem unteren Jenissei und der unteren Lena sowie die Ölfelder zwischen Ob und Jenissei. Hinzu kommen Anbindungsoptionen für die Offshore-Felder in der Barents- und Karasee. Der Transport der zu erwartenden Rohstoffmengen erfordert den Bau einer größeren Hafeninfrastruktur, eine höhere Verfügbarkeit von Eisbrechern und Frachtschiffen mit Eisklasse sowie eine angemessene Navigations- und Wetterunterstützung.

Dieser Aufgabe hat man sich angenommen. Rosatom wurde bereits 2018 von Staatspräsident Wladimir Putin per Dekret die Hauptverantwortung für die Entwicklung der Nordseeroute übertragen. Die staatliche Agentur, die die Kontrolle über Infrastruktur, Zugang, Sicherheit und Schifffahrt auf der Route innehat, kündigte an, Russland werde bis zum Jahr 2035 nicht nur acht atomgetriebene Eisbrecher, sondern auch 16 Rettungs- und Unterstützungsschiffe in Dienst gestellt haben. Auch Satelliten gehören zu den hoch priorisierten Projekten des Konzerns – zwölf Stück sollen in den Orbit gebracht werden. Auch an die Energieversorgung wird gedacht: Die AKADEMIK LOMONOSSOW sorgte als erstes von insgesamt acht geplanten schwimmenden Nuklearkraftwerken vom Projekt 20870 im April 2018 für Schlagzeilen.

Unter dem Projektnamen Lider kündigte Rosatom zudem den Bau eines 209 Meter langen und 47 Meter breiten nuklear angetriebenen Eisbrechers an. Von zwei Reaktoren angetrieben soll er bis zu vier Meter dikes Eis bewältigen können.



Eisbrecher 50 LET POBEDY

der Arktis. Hier einige Beispiele: Vostok Oil, ein Joint Venture zwischen der staatlichen Rosneft und der privaten Neftegaz Holding (NGH), an dessen Spitze ein ehemaliger Rosneft-Manager steht, veranschlagt 142 Milliarden Euro für die Erschließung von Erdölvorkommen, Novatek 19 Milliarden Euro für das LNG-Projekt Arktik 2, VostokCoal-Dikson knapp 500 Millionen Euro für das Taimyr-Kohle-Projekt.

Im Gegenzug gewährt die Regierung den Energieunternehmen Steueranreize. Der Duma wurde in den letzten Oktobertagen ein Gesetzentwurf vorgelegt, womit die Mineralfördersteuer (MWB) für neue Öl- und Gasprojekte in der Arktis entweder vollständig gestrichen oder auf fünf Prozent ihres üblichen Satzes gesenkt werden kann. Demnach würden die russischen Ölkonglomerate Rosneft und Gazprom Neft für ihr Engagement auf dem Ölfeld Priobskoje über einen Zeitraum von zehn Jahren Steuervergünstigungen in Höhe von insgesamt 600 Milliarden Rubel (ca. 8,7 Milliarden Euro) erhalten. Darüber hinaus soll die Rekrutierung ausländischer Arbeitskräfte erleichtert werden.

Territorialverhalten

Neben diesen Maßnahmen zum Ankurbeln der Öl-, Gas- und Kohleförderung in der Arktis betreibt Moskau eine Initiative, den Festlandssockel zum Bestandteil des russischen Festlandsockels zu erklären. Nach der UN-Seerechtskonvention von 1982 können die Polarstaaten jeweils 320 Kilometer vom jeweiligen Festland aus in Richtung Nordpol als Wirtschaftszone beanspruchen. Russland hat im August 2016 offiziell seine (neuen) Forderungen an die UN-Kommission zur Begrenzung des Festlandssockels (CLCS, Commission on the Limits of the Continental Shelf) gestellt. Bereits im Jahr 2001 hat sich Russland bei der CLCS um Anerkennung

bemüht. Damals hielt die UN-Organisation die eingereichten Unterlagen für unzureichend. Der letzte Teil der Daten wurde im Laufe des Jahres 2019 zusammengestellt, unter anderem durch eine Kampagne des Forschungsschiffs АКАДЕМИК ФЮДОРОВ. Nunmehr glaubt man in Moskau, genügend Anhaltspunkte zur Reklamierung eines Territoriums von 1,2 Millionen Quadratkilometern zu haben, das sich teilweise mit dem von Dänemark und Kanada beanspruchten Gebiet überschneidet.

Fazit

Moskau ist dabei, große wirtschaftliche Kapazitäten entlang der Nordostpassage aufzubauen. Die Dimensionen sind immens und das Unterfangen langfristig ausgerichtet. Eine Studie der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe aus dem Jahr 2009 schätzt die Erdöl- und Erdgasreserven Russlands als umfangreich ein. Von den Erdgasressourcen wird knapp die Hälfte im Offshore-Bereich vermutet. Traditionell war Russland bei der Erdölproduktion immer gut platziert, als Erdgasproduzent einer der Weltmarktführer. Die Erschließung des arktischen Raumes ist somit für Russlands Außenhandel eine Notwendigkeit. Dies umso mehr, da Sanktionen andere Einnahmemöglichkeiten derzeit ausschließen. Zudem verkürzen sich über die Nordseeroute die Transportzeiten zu den Kunden in Ostasien von 30 Tagen bei Nutzung des Suezkanals auf 15 Tage. Der Transport per Schiff lässt sich zudem schneller realisieren als der Aufbau der für den Landtransport erforderlichen Infrastruktur von den entlegenen Gebieten Sibiriens zu den Kunden. Was nicht heißt, dass man dies vernachlässigt: Bei dem zuvor erwähnten Treffen mit dem indischen Minister wurden auch Transportinfrastrukturprojekte behandelt.

Neben den positiven wirtschaftlichen Folgen für Russland und seine Kunden stellen sich politische und ökologische Imponderabilien ein. Die sich verstärkende Achse Moskau–Peking unterminiert die Sanktionen gegen Russland. Während China zunehmend LNG aus Russland bezieht, um seine Kohlekraftwerke durch leistungsfähigere Anlagen zu ersetzen, kann die unkonditionierte Lieferung von Kohle nach Indien im ökologischen Sinne nicht positiv sein. Um die Ecke gedacht: Angesichts der sich eröffnenden Möglichkeiten wird es Moskau nicht gerade daran gelegen sein, wirksam und entscheidend der globalen Erwärmung entgegenzutreten, denn es profitiert davon. Gleichzeitig diversifiziert die russische Führung weiter, wie der erste Russland-Afrika Gipfel in Sotchi zeigt. Dies sicher nicht nur aus der Notwendigkeit heraus, nach wie vor eine ganze Reihe mineralischer Rohstoffe wie Chrom, Titan, Mangan oder Niob importieren zu müssen, sondern auch zur Akquise neuer Kunden im Bereich der Energieversorgung.

Der Zulauf von eisfähigen Mehrzweck-Patrouillenschiffen (Schlepper, Eisbrecher und Überwasserkämpfer in einem), verdeutlicht die Ernsthaftigkeit Moskaus, seine politischen und wirtschaftlichen Absichten für den arktischen Wirtschaftsraum um- und durchzusetzen – und lässt dabei offensichtlich militärische Fähigkeiten nicht außer Acht. Die russische Flagge, die russische Tauchkapseln 2007 unter dem Nordpol platzierten, symbolisierte nicht von ungefähr einen russischen Anspruch, der auch umgesetzt wird: So sollen zwischen der norwegisch-russischen Grenze und der Beringstraße seit 2013 sieben Militärbasen neu errichtet worden sein, auf denen unter anderem S-400 Boden-Luft-Batterien stationiert sind. Seitens des russischen Militärs wird die Arktis zudem als Faktor gesehen, die Reichweiten der strategischen Komponente effizient zu nutzen. Kampf-Eisbrecher passen da ins Bild. Die IWAN PAPANIN und ihre Schwesterschiffe können mehr als nur in arktischen Gewässern patrouillieren. Mit ihnen lassen sich Schiffe, die unerlaubt die Passage nutzen, aufbringen und in eigene Häfen schleppen. Sie können aber unter Umständen auch sensible Güter transportieren und als Unterstützungsschiffe in einer Kampfgruppe eingesetzt werden.

Russland möchte seine Präsenz auf den globalen Märkten für Flüssigerdgas ausbauen. Durch die Erderwärmung können Eisbrecher wie die IWAN PAPANIN helfen, einen direkten Zugang zu den Abnehmern in den asiatisch-pazifischen Ländern zu eröffnen. Dabei scheinen die Bemühungen einheitlich und harmonisiert ausgerichtet zu sein. Insofern erleben wir im besten Clausewitz'schen Sinne, wie Zweck, Ziel und Mittel zusammengeführt werden – ressortübergreifend. ■