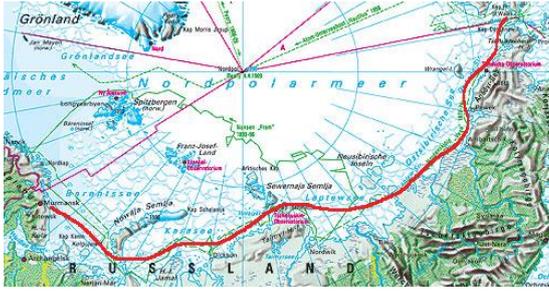


Infoblatt Nordostpassage



Verlauf der Nordostpassage (Klett)

Geographische Lage, Entdeckungsgeschichte, Umwelt und Situation heute

Als Nordostpassage wird die Schifffahrtsroute von der Nordsee entlang der arktischen Küste Norwegens und Russlands durch Kara-, Laptev-, Ostsibirische, Tschuktschen- und Beringsee zum Pazifischen Ozean bezeichnet. Die gesamte Route ist über 6.000 km lang. Als Ausgangspunkt in W-O-Richtung gilt der russische Hafen Murmansk auf der Halbinsel Kola. Durch die Barentssee erreicht man Süd- und Nordinsel von Nowaja Semlja, die Route verläuft hier wegen der einsetzenden Eisbedeckung dicht unter Land. Die Meerenge Karskije Vorota zwischen der Südinsel und dem Festland markiert den Zugang zur Karasee, wo der Hafen Dikson den letzten Schutz vor dem Eis bietet. Am Kap Tscheljuskin, dem nördlichsten Punkt Asiens, erreicht man den schwierigsten Teil der Reise, da hier immer mit Packeis zu rechnen ist. Zwischen den Neusibirischen Inseln und dem Festland liegt die Dmitri-Laptev-Straße, die den letzten Packeischutz bis zur Wrangel-Insel bietet. Erst in der Beringstraße weichen die Eisfelder zurück, dafür sind hier schwere Stürme an der Tagesordnung.

Geschichte der Erforschung

1553 begannen einige Engländer unter Leitung von Sir Hugh Willoughby die Suche nach der Nordostpassage, entdeckten dabei Nowaja Semlja, fanden die Passage jedoch nicht. Der Niederländer Willem Barents versuchte um 1580 in drei Reisen die Nordostpassage zu durchqueren, scheiterte jedoch ebenfalls. Barents versuchte insgesamt dreimal die Durchfahrung der Nordostpassage. 1594 erreichte er Nowaja Semlja, 1595 scheiterte er erneut bei dem Versuch, mit insgesamt sieben Schiffen die Passage zu durchfahren. 1596 entdeckte er Spitzbergen (heute Svalbard), dort trennten sich seine Schiffe. Barents' Schiffe froren im Packeis ein und wurden zerquetscht. Die Männer überwinterten im Norden Nowaja Semlijas in notdürftig gezimmerten Hütten. Im Juni 1597 brachen sie mit zwei offenen Booten auf, jedoch nur vier von ihnen erreichten die Kola-Halbinsel. Barents starb vorher an Erschöpfung. Nach ihm wurden die Barentssee und die Barentsinsel im Svalbard-Archipel benannt. 1729 erbrachte der Däne Vitus Bering den Beweis, dass Alaska und Russland durch eine Meerenge, die später nach ihm benannt wurde, getrennt sind. Damit war die Möglichkeit der Existenz einer Nordostpassage bewiesen. Als Erster durchfuhr von 1878 bis 1879 der schwedische Forscher Adolf Erik Nordenskiöld die Passage. Nach zwei gescheiterten Expeditionen umfuhr er dabei mit dem Dampfschiff "Vega" Kap Tscheljuskin und erreichte schließlich die Stadt Yokohama in Japan. 1930 eröffnete Russland mit drei Eisbrechern offiziell die Nordostpassage für den regulären Schiffsverkehr in der relativ kurzen Zeitspanne des arktischen Sommers. Vor allem mit Hilfe atomgetriebener Eisbrecher gelang es der UdSSR ab 1959 einen regelmäßigen Schiffsverkehr zur Beringstraße zu garantieren. Transportiert wurden Waren und Rohstoffe, darunter vor allem Kohle und Eisenerz aus Sibirien.

Die Nordostpassage aktuell

In den 1990er Jahren wurde die Nordostpassage zum ersten Mal von einem zum Kreuzfahrtschiff umgebauten Eisbrecher durchfahren; das war der Beginn des Tourismus auf der Route. Seitdem nimmt der Arktis-Tourismus stetig zu. Die Eiskappe des Nordpolarmeeres indes wird jedes Jahr um die Größe Hollands kleiner. In nur 30 Jahren schmolz die durchschnittliche Packeisdicke von 3,10 auf 1,80 Meter. In der Folge kommt es verstärkt zu einer langandauernden Eisfreiheit der Beringstraße. Wissenschaftler führen dieses Phänomen auf den Klimawandel zurück. Abgesehen von den ökologischen Folgen, die die Klimaerwärmung mit sich bringt, wäre eine über mehrere Monate im Jahr sicher befahrbare Nordostpassage ein lukratives Geschäft: Während ein Containerschiff auf seiner Route von Japan nach Europa durch den Suez-Kanal ca. 11.000 Seemeilen zurücklegen muss, ist die Nordostpassage mit ca. 7.000 Seemeilen wesentlich kürzer. Die Folge wären kürzere Reisezeiten, ein geringerer Treibstoffverbrauch, insgesamt also geringere Transportkosten. Hochseefischer hoffen auf neue Fischgründe, internationale Ölfirmen erwarten im Bereich der Passage größere Ölvorkommen. Die Rohstoffe Sibiriens könnten ebenfalls besser ausgebeutet werden. Die 26 indigenen Völker der Nordostpassage wären durch eine

stärkere Industrialisierung Nordsibiriens jedoch massiv in ihrer Existenz bedroht. Seit dem Niedergang der UdSSR ist der Schiffsverkehr auf der Nordostpassage merklich zurückgegangen. Vor allem die militärischen Transporte zu abgelegenen Posten sind bis auf wenige Ausnahmen aus Kostengründen eingestellt worden. Der Einsatz der Atomeisbrecher ist für die russische Armee unbezahlbar geworden. Seit 1993 verkehren nun zwei für Eisgang ausgerüstete finnische Öltanker regelmäßig zwischen Murmansk und dem Beeringmeer. Sie versorgen dabei die Industrie- und Militärstandorte entlang der Nordostpassage mit Treibstoff. Anfang Oktober 2002 erreichten der deutsche Abenteurer Arved Fuchs und seine Crew mit der "Dagmar Aaen", einem umgebauten Segelkutter, die Beringstraße über die Nordostpassage.

Bedingt durch die klimatischen Veränderungen und die damit einhergehende Eisschmelze öffnete sich die Nordostpassage im August 2006 zum ersten Mal. Diese Entwicklung hat sich in den Folgejahren fortgesetzt, sodass die Passage allmählich für Reeder interessant wird, da so auf den kostenintensiven Einsatz von Eisbrechern verzichtet werden kann. Die Nordostpassage stellt die kürzeste Seeverbindung zwischen Europa und Asien dar. Trotz dieses Vorteils gehen Experten jedoch davon aus, dass die Passage erst in einigen Jahren an Bedeutung gewinnen wird. Neben der Abhängigkeit vom Wetter stehen auch bürokratische Hürden im Weg, weil die für eine Transitgenehmigung zuständigen russischen Behörden sehr lange Bearbeitungszeiträume benötigen. Eine Reform der Schifffahrts-Regeln soll hier Abhilfe schaffen.

Umwelt

Von insgesamt 13 Atomeisbrechern sind heute noch drei im Dienst. Der Rest rostet in der Hafenstadt Murmansk vor sich hin, Teile der Reaktoren verseuchen die Karasee rund um Nowaja Semlja. Die beiden Inseln sind zusätzlich durch auf dem Land gelagerten Atommüll betroffen. Ziemlich genau auf der Hälfte der Nordostpassage liegt das Delta des Flusses Lena, einer der großen Ströme Sibiriens. Das Delta ist mit 32.000 km² das Größte im Norden Asiens. Mit über 300 Pflanzen- und 40 Fischarten ist es ausgesprochen artenreich. Das Delta und seine vorgelagerten Inseln (zusammen 61.300 km²) bilden das größte Naturschutzgebiet der Russischen Föderation. Jegliche wirtschaftliche Nutzung (außer traditionelle Bewirtschaftung) ist verboten. Bedroht wird das Delta heute vor allem durch die giftigen Abwässer der Gold- und Diamantengruben am Oberlauf der Lena. Die Öllagerstätten in der Petschora-Bucht und in der Barentssee sind wahrscheinlich ähnlich groß wie die im nahen Osten. Das Ökosystem der Nordostpassage ist jedoch äußerst empfindlich. In den hohen Breiten würden sich Flora und Fauna nur sehr, sehr langsam von einem Ölunfall erholen. Und dieser ist vorprogrammiert, denn es existieren nicht genügend eisgängige, in Doppelrumpfbauweise ausgeführte Öltanker für die Nordostpassage.

Quellen:

Quelle: Geographie Infothek

Autor: Lars Pennig, Kristian Uhlenbrock

Verlag: Klett

Ort: Leipzig

Quellendatum: 2003

Seite: www.klett.de

Bearbeitungsdatum: 04.06.2012

Autor/Autorin:

Lars Pennig, Kristian Uhlenbrock

<http://www.klett.de/terrasse>

Letzte Änderung: 24.07.2019