

Bundeskanzleramt  
Bundeskanzler  
Friedrich Merz  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Berlin, 02.09.2025

## **Russland nicht bei der Entwicklung der Northern Sea Route unterstützen**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Merz,

wir schreiben Ihnen, um Ihre Aufmerksamkeit auf eine bevorstehende Transarktisreise eines chinesischen Schiffes entlang der Northern Sea Route (NSR) nach Europa zu lenken. Wir sind besorgt über den Präzedenzfall, der eine verstärkte Nutzung der Route für den Transit, die damit verbundenen Umweltrisiken sowie die möglichen Vorteile für das russische Regime bedeutet.

Die Schifffahrt auf der NSR ist nicht nachhaltig, und die daran beteiligten Schiffe könnten ein Sicherheitsrisiko für Europa darstellen.

Laut [mehreren Medienquellen](#) plant erstmals seit Beginn von Russlands umfassender Invasion in der Ukraine ein chinesisches Unternehmen eine Transitfahrt über die NSR von China nach Europa, konkret zu den Häfen von Rotterdam, Hamburg und Danzig.

Die Eröffnung einer solchen regelmäßigen Umschlagsroute wurde von Singapurs Sea Legend Shipping angekündigt, die von chinesischen Investoren kontrolliert wird. Die erste Fahrt, für die nach Angaben des Unternehmens bereits alle Frachträume ausgebucht sind, soll am 20. September 2025 beginnen. Zu diesem Zweck hat das Schiff *Istanbul Bridge* (ein Containerschiff der Panamax-Klasse mit der IMO-Nummer 9200811, Baujahr 2000) bereits die Genehmigung des russischen Infrastrukturbetreibers der NSR – der staatlichen Atomgesellschaft Rosatom – erhalten, die Route zu durchfahren.

Dieses Schiff [durchquerte](#) die NSR bereits 2024 auf einer Reise von St. Petersburg nach China. Damals fuhr es jedoch unter anderem Namen (*Flying Fish 1*) und Nationalflagge.

Die Fahrt schafft einen Präzedenzfall für eine verstärkte Nutzung der Route für den Transit – im Einklang mit den strategischen Plänen der russischen Behörden.

Bellona rät aus zwei Gründen dringend von der Nutzung der NSR und von der Zusammenarbeit mit Akteuren, die dies beabsichtigen, ab:

## **1) Die Route schadet dem Klima, birgt ein inakzeptables Risiko der Verschmutzung der arktischen Umwelt und ist unsicher für Schiffe und Besatzungen.**

In der Region der Arktis ist die globale Erwärmung am stärksten ausgeprägt, und arktische Ökosysteme stehen unter enormem Druck. Bellona beobachtet seit Jahrzehnten die Industrie in der Arktis – insbesondere Öl & Gas – sowie die Schifffahrt über die NSR. Unsere Erfahrungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Nutzung der NSR schadet dem globalen Klima. Rußemissionen aus der Schifffahrt in arktischen Gewässern beschleunigen das Schmelzen des Eises und verstärken die globale Wirkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Am 1. Juli 2024 führte die International Maritime Organization (IMO) ein Verbot der Verwendung von Schweröl in der Arktis ein. Russische Behörden weigerten sich, dem Verbot beizutreten, und haben ihre Praktiken nicht an diese Anforderungen angepasst.
- Ein Ölteppich infolge eines Schiffsunglücks, einer Kollision oder eines Auflaufens würde eine Umweltkatastrophe verursachen. Es gibt keine Methoden oder Geräte, mit denen das Öl in akzeptabler Weise beseitigt werden könnte.
- Die NSR ist für die Handelsflotte kein sicherer Seeweg aufgrund zunehmend unvorhersehbarer Eisbedingungen durch Treibeis, extremeres Wetter, veränderte Strömungen und Wellenmuster sowie unzureichend aktualisierte Seekarten.
- Die dürftige Infrastruktur für Suche, Rettung und Notfallvorsorge steht in keinem Verhältnis zu den riesigen Entfernungen, die diese Gebiete umfassen.

Daher schreiben internationale Vorschriften der IMO für die Fahrt in arktischen Gewässern zusätzliche Ausrüstung auf Schiffen und Schulungen für die Besatzung vor. Wir vermuten, dass das Schiff *Istanbul Bridge* möglicherweise nicht vollständig mit dem Polar Code übereinstimmt, in dem solche Anforderungen festgelegt sind. So war es auch [2024](#) der Fall, als chinesische Schiffe ohne Eisklasse oder Polar-Code-Konformität gegen die arktische Sicherheit verstießen.

**2) Alle Aktivitäten entlang der NSR verschaffen den russischen Behörden zusätzliche Möglichkeiten, ihre Kriegsanstrengungen zu finanzieren, und können ein Sicherheitsrisiko für Europa darstellen.**

Ein verstärkter Verkehr auf der NSR würde einen positiven Beitrag zur russischen Wirtschaft leisten, Russland die Finanzierung des Krieges in der Ukraine erleichtern und seinen schädlichen Einfluss in anderen Ländern vergrößern. Russische Behörden verfolgen das [Ziel](#), die Menge der über die NSR transportierten Güter von derzeit 38 Mio. t auf 150 Mio. t bis 2030 zu erhöhen. Die NSR wird ausschließlich von Russland kontrolliert, und nur russische Eisbrecher dürfen Schiffe entlang der Route begleiten – wodurch Einnahmen für die russische Kriegskasse generiert werden. Ein Anstieg von Handel und Transport würde auch die strategische und sicherheitspolitische Bedeutung von Russlands arktischen Gebieten stärken, was zu verstärkter militärischer Aktivität in der Region führen könnte.

Russland könnte zudem chinesische Schiffe für seinen hybriden Krieg gegen Europa nutzen. 2023 segelte das chinesische Schiff *NewNew Polar Bear* zwischen China und St. Petersburg über die NSR. Es wurde [verdächtigt](#), durch das Ziehen seines Ankers eine Gaspipeline und ein Telekommunikationskabel zwischen Finnland und Estland beschädigt zu haben. Während China erklärte, der Vorfall sei ein Unfall aufgrund eines Sturms gewesen, sollte Sabotage nicht ausgeschlossen werden, solange Russland seine Aggression gegen die Ukraine fortsetzt.

Weitere Informationen über Russlands industrielle und politische Expansion in der Arktis, ihre Umweltkosten und die Risiken der Schifffahrt entlang der Nördlichen Seeroute finden sich im aktuellen Bellona-Bericht „[The Northern Sea Route](#)“.

Bellona fordert die niederländischen, deutschen und polnischen Führungskräfte auf, der chinesischen und singapurischen Führung klar zu vermitteln, dass Transporte über die NSR weder wünschenswert noch nachhaltig sind. Stattdessen sollten China und Singapur, die beide einen Beobachterstatus im Arktischen Rat innehaben, dazu ermutigt werden, zum Schutz der arktischen Meeresumwelt beizutragen – eine Verpflichtung aller an arktischen Aktivitäten beteiligten Länder.

Wir fordern außerdem die Bürgermeister und Hafenbehörden von Rotterdam, Hamburg und Danzig auf, die Angelegenheit mit den nationalen Seebehörden zu erörtern und eine sorgfältige Überprüfung des Schiffes vor seiner Hafeneinfahrt vorzunehmen. Sollte das Schiff die oben genannten Häfen erreichen, fordern wir die zuständigen Hafenbehörden auf, gemäß dem Pariser Memorandum of Understanding

eine Inspektion des Schiffes durchzuführen, um die Einhaltung des Polar Code zu überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

**Oskar Njaa**

General Manager for International Affairs, Bellona Foundation

[oskar@bellona.org](mailto:oskar@bellona.org)

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an  
Ksenia Vakhrusheva, Arctic Project Advisor, ETC

[ksenia@bellona.org](mailto:ksenia@bellona.org)

Ihr Kontakt zu Bellona Deutschland  
Amrei Milch, Head of Public Affairs & Operations

[amrei@bellona.org](mailto:amrei@bellona.org)

Das [Bellona Environmental Transparency Center](#) mit Sitz in Vilnius ist eine investigative Recherchegruppe innerhalb von Bellona, die eine unabhängige, gemeinnützige und lösungsorientierte Umwelt- und Klimaschutzorganisation ist. Das Team beobachtet und analysiert die Umweltauswirkungen Russlands innerhalb und außerhalb seiner Grenzen, wobei der Schwerpunkt auf nuklearer Sicherheit und Strahlenschutz, Klimawandel und industrieller Verschmutzung in der russischen Arktis liegt.

*Am 18. April 2023 erklärte die russische Generalstaatsanwaltschaft Bellona zu einer „unerwünschten ausländischen Organisation“.*