

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Robin Wagener, Claudia Müller, Luise Amtsberg, Chantal Kopf, Julian Joswig, Katrin Göring-Eckardt, Ayse Asar und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Schattenflotte, Sanktionsumgehung und Gefahren für europäische Gewässer**

In internationalen und europäischen Seegebieten, insbesondere im Ostseeraum, ist in den vergangenen Jahren ein deutlicher Anstieg des Einsatzes technisch mangelhafter, unzureichend gewarteter oder personell unterbesetzter Schiffe zu beobachten. Diese sogenannten Substandard Vessels bergen aufgrund ihres schlechten technischen Zustands ein erhöhtes Risiko für Kollisionen, Havarien und schwere Umweltunfälle. Schätzungen zufolge gehören inzwischen rund 18 Prozent der weltweiten Öltankerflotte – etwa 2 300 Schiffe – zu dieser Kategorie. Ein erheblicher Teil davon transportiert Rohöl und Ölprodukte in großem Umfang: Allein aus russischen Häfen in der Ostsee und im Schwarzen Meer verlassen monatlich nahezu 90 beladene Tanker, die zusammen rund 60 Millionen Barrel Rohöl exportieren. Hunderttausende Barrel passieren täglich die Gewässer der Ostsee- und Nordseeanrainerstaaten (<https://windward.ai/knowledge-base/illuminating-russias-shadow-fleet>, [https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2025/09/ROT\\_AUG25.pdf](https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2025/09/ROT_AUG25.pdf), [https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2025/10/Chartbook\\_September2025.pdf](https://sanctions.kse.ua/wp-content/uploads/2025/10/Chartbook_September2025.pdf)).

Viele dieser Schiffe operieren nicht nur unter technisch unzureichenden Bedingungen, sondern sind auch Teil der sogenannten russischen Schattenflotte. Diese besteht aus älteren, oftmals schlecht gewarteten Tankern, die gezielt zur Umgehung internationaler Sanktionen eingesetzt werden und häufig durch Flaggenwechsel, das Abschalten von AIS-Transpondern (AIS = Automatic Identification System), gefälschte Versicherungsunterlagen oder die Verschleierung tatsächlicher Eigentümerstrukturen auffallen. Die Schiffe sind im Durchschnitt etwa 18 Jahre alt und oftmals nur unzureichend haftpflichtversichert, was im Falle eines Unfalls zu erheblichen finanziellen und ökologischen Folgen für die Anrainerstaaten führen kann (GIDSstatement2025\_09\_Brugmann\_et\_al251118n.pdf).

Besonders relevant ist, dass Russland einen erheblichen Teil seiner Ölausfuhren über Ostseehäfen abwickelt: Im Dezember 2024 wurden über die Ostsee rund 5,5 Millionen Tonnen Ölerzeugnisse exportiert – nahezu 50 Prozent der gesamten russischen Ölexporte dieses Zeitraums (GIDSstatement2025\_09\_Brugmann\_et\_al251118n.pdf). Damit ist die Ostsee nicht nur Transitregion, sondern auch zentraler Umschlagpunkt für einen Kernbereich der russischen Einnahmestruktur. Die Erlöse aus Rohöl- und Ölproduktverkäufen sind eine wesentliche Finanzierungsquelle für den russischen Staatshaushalt, von dem etwa 40 Prozent in militärische und sicherheitsrelevante Bereiche fließen. Diese Einnahmen tragen damit maßgeblich zur Aufrechterhaltung des völkerrechtswidrigen Angriffskriegs gegen die Ukraine bei ([www.spiegel.de/ausland/russland-wann](http://www.spiegel.de/ausland/russland-wann)

geht-wladimir-putin-das-geld-aus-interview-mit-alexandra-prokopenko-a-6746  
a1bd-f7d3-405f-9778-8a9a42b247b2).

Die Kombination aus schlechten technischen Zuständen, intransparenten Strukturen, gezielter Umgehung internationaler Regeln und der ökologischen Fragilität der Ostsee schafft eine kritische Risikolage: Die Durchfahrt unzureichend gewarter Tanker durch ein geopolitisch sensitivs, infrastrukturell verdichtetes und ökologisch belastetes Binnenmeer erhöht die Wahrscheinlichkeit schwerer Umweltunfälle, behindert staatliche Kontroll- und Interventionsmöglichkeiten und unterminiert zugleich die Wirksamkeit europäischer und internationaler Sanktionsregime. Das Fortbestehen und die weitgehende Duldung dieser Praxis gefährden nicht nur die europäische Friedensordnung, sie haben auch gravierende Folgen für die Umweltsicherheit und den Schutz europäischer Gewässer und werfen zugleich ernsthafte Fragen nach der Wirksamkeit und Entschlossenheit der europäischen und internationalen Sanktionspolitik auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Tanker der russischen Schattenflotte haben seit Dezember 2022 (Beginn der Ölsanktionen der EU und price cap) die ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) der Bundesrepublik Deutschland durchquert?
2. In wie vielen Fällen wurden seit Dezember 2022 Tanker der russischen Schattenflotte im Zusammenhang mit illegalen Öltransporten identifiziert, und welche rechtlichen Konsequenzen folgten daraus?
3. Wie viele Transporte russischen Öls konnten seit Dezember 2022 identifiziert werden, bei denen gegen die G7-Preisobergrenzenregelungen verstößen wurde?
4. Welche politischen oder rechtlichen Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Dezember 2022 als Reaktion auf identifizierte Verstöße gegen Ölpreisobergrenzen und mutmaßlich illegale Öltransporte durch Tanker der russischen Schattenflotte ergriffen?
5. Welcher Anteil der seit Dezember 2022 die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland durchquerten Schiffe, die als Substandard Vessels oder Teil sogenannter Schattenflotten eingestuft wurden, ist nach Kenntnis der Bundesregierung der russischen Schattenflotte zuzuordnen, und welchen Staaten oder Akteursgruppen werden die übrigen Anteile zugeordnet (bitte differenziert nach Anzahl und Herkunft aufschlüsseln)?
6. Über welche aktuellen Bewertungen verfügt die Bundesregierung zu den Umwelt- und Sicherheitsrisiken, die von Tankern der russischen Schattenflotte ausgehen, insbesondere im Hinblick auf die Wahrscheinlichkeit und die möglichen Folgen eines Tankerunfalls in europäischen Gewässern (bitte die zugrunde liegenden Analysen oder Berichte angeben)?
7. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, in wie vielen Fällen Schiffe der russischen Schattenflotte seit 2022 gegen die Vorschriften der International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) verstoßen haben?
8. Welche rechtliche Bewertung nimmt die Bundesregierung zu der Frage vor, ob Ship-to-Ship-Transfers von Rohöl in internationalen oder europäischen Gewässern mit den Bestimmungen der MARPOL-Konvention vereinbar sind, und in wie vielen Fällen seit 2022 wurden solche Transfers von Schiffen der russischen Schattenflotte festgestellt?

9. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung dazu vor, in wie vielen Fällen Schiffe der russischen Schattenflotte seit 2022 gegen die International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) verstoßen haben?
10. Welche Bundes- oder Landesbehörden sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell für die Durchführung von Kontrollen und möglichen Festsetzungen von Schiffen in der Ostsee zuständig, und wie erfolgt die Koordination dieser Behörden untereinander sowie mit der Bundesregierung?
11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in wie vielen Fällen seit 2022 zuständige deutsche Behörden in der Ostsee Schiffe aufgrund konkreten Verdachts der Nichteinhaltung von MARPOL- oder SOLAS-Standards angehalten, kontrolliert, die Weiterfahrt untersagt oder Reparaturen angeordnet haben (bitte mit Datum, Ort, Anlass und Ergebnis aufschlüsseln)?
12. Hat die Bundesregierung technische Untersuchungen oder Risikoanalysen zu Schiffen der russischen Schattenflotte durchgeführt oder in Auftrag gegeben, um deren Einhaltung der MARPOL- und SOLAS-Vorgaben zu überprüfen?
13. Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Schiffe der russischen Schattenflotte in deutschen Küstengewässern oder der deutschen AWZ bei Verdacht auf Verstöße gegen MARPOL oder SOLAS anzuhalten, zu kontrollieren und ggf. festzusetzen?
14. Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, dass zuständige deutsche Behörden die besonderen Regelungen für „Particularly Sensitive Sea Areas“ (PSSA) in der Ostsee bereits als Grundlage für verstärkte Kontrollen oder Festsetzungen von Schiffen nutzen, und in welchen Fällen wurden diese seit 2022 angewendet?
15. Welche Kooperationsformen bestehen zwischen der Bundesregierung und den zuständigen Behörden anderer Ostseeanrainerstaaten, um Verstöße gegen MARPOL- und SOLAS-Standards durch die russische Schattenflotte gemeinschaftlich zu verfolgen?
16. Auf welche konkreten Daten und Informationsquellen stützt sich die Bundesregierung bei der Bewertung umweltbezogener Risiken, die von TANKern der russischen Schattenflotte in der Nord- und Ostsee ausgehen (bitte nach Quelle, Herkunft und Art der Daten aufschlüsseln)?
17. Über welche konkreten technischen oder rechtlichen Möglichkeiten verfügt die Bundesregierung, um Informationen zu Schiffen der russischen Schattenflotte aus internationalen Datenbanken (International Maritime Organization [IMO], Memorandum of Understanding [MoU], P&I-Clubs [P&I = Protection and Indemnity]) zu verifizieren oder zu ergänzen?
18. Welche wesentlichen Lücken in der Datenlage zur russischen Schattenflotte hat die Bundesregierung identifiziert, und welche Maßnahmen werden zur Schließung dieser Lücken verfolgt?
19. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bislang keine Maßnahmen zur Schließung identifizierter Datenlücken ergriffen, sofern dies der Fall ist?
20. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung derzeit, um bestehende Kooperationsdefizite innerhalb der EU im Hinblick auf die Überwachung von Substandard Shipping und Schattenflotten zu adressieren?

21. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass zur effektiveren Bekämpfung der Umgehung von Sanktionen ein zentrales europäisches Information Fusion Center (IFC) zur Datenbündelung und Lagebildung erforderlich ist (bitte begründen)?
22. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung auf europäischer oder internationaler Ebene bereits für die Schaffung eines solchen IFC ein oder plant, dies künftig zu tun?
23. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um das gezielte Abschalten von AIS-Transpondern durch Schiffe der russischen Schattenflotte zu verhindern oder zu erschweren, insbesondere im Hinblick auf die Ost- und Nordsee?
24. Welche rechtlichen oder tatsächlichen Voraussetzungen müssen aus Sicht der Bundesregierung vorliegen, damit eine Durchfahrt nicht mehr als „friedlich“ im Sinne des Artikels 19 Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens (SRÜ) gilt und ein Einschreiten des Küstenstaates gemäß Artikel 25 Absatz 1 SRÜ rechtmäßig ist?
25. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefahr, dass eine systematische Nichtanwendung bestehender völkerrechtlicher Handlungsspielräume – insbesondere nach Artikel 25 SRÜ gegenüber Schiffen mit erkennbaren Verstößen gegen Umweltstandards, Registrierungspflichten oder Sanktionsregime – zu einer faktischen Erosion der Geltung internationalen Seerechts führt und dadurch ein Präzedenzfall geschaffen wird, der die Nichteinhaltung solcher Standards folgenlos normalisiert?
26. In welchem Umfang und mit welchen konkreten Initiativen setzt sich die Bundesregierung seit 2022 auf Ebene der Europäischen Union für ein koordiniertes Vorgehen gegen Versicherungsunternehmen, Hafenbetreiber und Reedereien ein, die nach Kenntnis der Bundesregierung mit Schiffen der russischen Schattenflotte kooperieren (bitte einzelne Maßnahmen, beteiligte EU-Gremien und Ergebnisse benennen)?
27. Gab oder gibt es politische Konsultationen der Bundesregierung mit den Regierungen der größten Flaggenstaaten, um gegen die russische Schattenflotte vorzugehen, und wenn nein, warum nicht?
28. Welche Gespräche oder formellen Auseinandersetzungen hat die Bundesregierung seit 2022 mit den Regierungen von Griechenland, Malta oder Zypern geführt, deren Reedereien nach Kenntnis der Bundesregierung maßgeblich am Betrieb der russischen Schattenflotte beteiligt sind (bitte Datum, Gesprächsanlass und Ergebnisse darlegen)?
29. Mit welchen Maßnahmen stellt die Bundesregierung sicher, dass deutsche oder europäische Hafen-, Umschlags- und Lotsendienste nicht mittelbar oder unmittelbar zur Unterstützung von Transporten der russischen Schattenflotte beitragen (bitte für jede Maßnahme den Zeitpunkt der Einführung, die Rechtsgrundlage und die verantwortliche Stelle angeben)?
30. Gibt es erste Ergebnisse zu den strukturierten Befragungen über den Versicherungsschutz gegen Ölverschmutzungsschäden (Bundesregierung erhöht Wachsamkeit in der Ostsee – Auswärtiges Amt; [www.auswaertiges-amt.de/de/newsroom/2725414-2725414](http://www.auswaertiges-amt.de/de/newsroom/2725414-2725414)), und wenn ja, welche wesentlichen Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen ergeben sich daraus (bitte den Bearbeitungsstand und ggf. geplante Folgemaßnahmen nennen)?
31. Wer trägt im Schadensfall die finanziellen Lasten, wenn kein Versicherer oder Flaggenstaat haftbar gemacht werden kann?

32. Erwägt die Bundesregierung Maßnahmen, die den Erwerb von alten und unsicheren Tankern auf dem Weltmarkt einschränken bzw. verteuern könnten?
33. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu möglichen „hybriden Aktivitäten“ von Schiffen der russischen Schattenflotte in der Ostsee vor, wie Sabotage, Ausspähung oder Kartografierung maritimer Kritischer Infrastrukturen (bitte mit Datum und Art des Vorfalls angeben)?
  - a) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu Schiffen der russischen Schattenflotte als Startplattform unbemannter Luftfahrzeuge vor, die in den Luftraum von EU- und NATO-Staaten im Ost- und Nordseeraum eingedrungen sind?
  - b) Inwiefern haben sich seit 2022 Erkenntnisse der Bundesregierung zu sicherheitsrelevanten Risiken für die Unterwasserinfrastruktur (z. B. Datenkabel, Pipelines) durch die russische Schattenflotte konkretisiert?
34. Welche deutschen oder europäischen Stellen sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Überwachung und Analyse potenziell hybrider Aktivitäten von Schiffen der russischen Schattenflotte zuständig, und wie ist die operative und nachrichtendienstliche Zusammenarbeit zwischen den zuständigen deutschen Stellen und europäischen Partnern strukturiert und geregelt?
35. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, dass sich bewaffnete Einheiten der russischen Streitkräfte (mit oder ohne Hoheitsabzeichen) auf den Schiffen der Schattenflotte befinden?

Berlin, den 17. Dezember 2025

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**





