

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter,
Dr. Jan-Niclas Gesenhues, Robin Wagener, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
– Drucksache 21/3449 –

Schattenflotte, Sanktionsumgehung und Gefahren für europäische Gewässer**Vorbemerkung der Fragesteller**

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/2025/10/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, son-

dern 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-geht-wladimir-putin-das-geld-aus-interview-mit-alexandra-prokopenko-a-6746a1bd-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 gewarteter Tanker durch ein geopolitisch sensitives, 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.

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 Deutschlands 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 verstochen 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?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung agiert hinsichtlich des Ölpreisdeckels gemeinsam mit den Partnern der internationalen Ölpreisdeckelkoalition sowie der EU. Entsprechend der Funktionsweise des Ölpreisdeckels ist der Transport russischen Öls in Drittstaaten nicht illegal, solange der Preis des gehandelten Öls unterhalb einer bestimmten Grenze liegt.

Es obliegt den Unternehmen, die durch die Sanktionsverordnung gebunden sind, sorgfältig zu prüfen, ob das durchzuführende Geschäft sich auf Öl zu einem Preis unterhalb des Preisdeckels bezieht. Dafür können sie auf umfangreiche Hinweise der EU („FAQs“) sowie ein Attestierungssystem zurückgreifen. Die Attestierung wurde im Februar 2024 deutlich verschärft: Attestierungen müssen seitdem für jede Fahrt erfolgen, außerdem müssen alle Kosten für Exportlizenzen, Produktinspektionen, Ladegebühren etc. zusätzlich aufgelistet werden. Die EU sanktioniert zudem Schiffe und Entitäten, die den Ölpreisdeckel gezielt umgehen.

Die Behörden der deutschen Zollverwaltung überwachen die Einhaltung der Rechtsakte der Europäischen Union im Bereich des Außenwirtschaftsverkehrs über die Ausfuhr, Einfuhr, Verbringung und Durchfuhr. In einem Fall hat die Zollverwaltung konkrete zollrechtliche Maßnahmen gegen ein Schiff der russischen Schattenflotte ergriffen. Die Bundespolizei überwacht im Rahmen ihrer gesetzlichen Aufgabenwahrnehmung den Schiffsverkehr auf Nord- und Ostsee.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Daniela Ludwig auf die Frage 50 der Abgeordneten Donata Vogtschmidt auf Bundestagsdrucksache 21/1089 verwiesen.

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)?

Gegenständliche Schiffe meiden Häfen mit international anerkannten Hafenstaatkontrollen. Daher ist der Anteil etwaiger „Substandard-Vessels“ an der Schattenflotte nicht ermittelbar.

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)?

Die durch die Bundesregierung mit Aufgaben der maritimen Sicherheit betrauten Behörden und Einrichtungen beobachten und bewerten im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und mit der bei ihnen vorhandenen Expertise permanent auch die mit der Schattenflotte allgemein verbundenen Risiken.

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?
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?

Die Fragen 7 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hinsichtlich der bei Hafenstaatkontrollen festgestellten Verstöße wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4, 5 und 6 verwiesen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

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-Konven-

tion vereinbar sind, und in wie vielen Fällen seit 2022 wurden solche Transfers von Schiffen der russischen Schattenflotte festgestellt?

Ship-to-Ship-Transfers sind nach den Regeln von MARPOL Anlage I möglich.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

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?

Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer sowie die Bundespolizei und die Zollverwaltung treffen im Rahmen Ihrer gesetzlich zugewiesenen Aufgaben die erforderlichen Maßnahmen. Im Rahmen der Hafenstaatkontrolle ist die Dienststelle Schiffssicherheit zuständig. Diese Behörden kooperieren im Netzwerk des Maritimen Sicherheitszentrums.

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)?

Schiffe unter fremder Flagge werden in deutschen Häfen im Rahmen von Hafenstaatkontrollen gemäß Richtlinie 2009/16/EG und der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle von der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Verkehr auf die Einhaltung der einschlägigen Übereinkommen hin kontrolliert. Seit dem Jahr 2022 wurden hierbei folgende Fälle festgestellt:

Datum	Ort	Anlass(*)	Ergebnis
06.05.2022	Kiel	OF	Festhaltung
27.05.2022	Lübeck	UF	Festhaltung
02.08.2022	Wismar	UF	Festhaltung
29.11.2022	Rostock	TW	Festhaltung
27.01.2023	Mukran	TW	Festhaltung
31.03.2023	Mukran	TW	Festhaltung
09.06.2023	Kiel	OF	Festhaltung
20.07.2023	Rostock	TW	Festhaltung
21.09.2023	Kiel	UF	Festhaltung
21.01.2024	Wolgast	OF	Festhaltung
10.02.2024	Kiel	UF	Festhaltung
12.02.2024	Kiel	OF	Festhaltung
27.02.2024	Kiel	UF	Festhaltung
28.02.2024	Kiel	UF	Festhaltung
10.05.2024	Mukran	TW	Festhaltung
09.10.2024	Lubmin	UF	Festhaltung
28.01.2025	Kiel	OF	Festhaltung
10.03.2025	Rostock	UF	Festhaltung
06.10.2025	Lübeck	TW	Festhaltung

* gemäß RL 2009/16/EG: OF=overriding factor; UF=unexpected factor; TW=time window

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?

Hinsichtlich fremdfliegender Schiffe, die in einen Hafen der europäischen Union einlaufen, wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 11 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

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?

Die schifffahrtspolizeilichen Eingriffsbefugnisse richten sich nach § 3 Absatz 1 in Verbindung mit § 1 Nummern 2 und 3 des Seeaufgabengesetzes. Hinsichtlich des Vorgehens bei Hafenstaatkontrollen wird auf die Antworten zu den Fragen 7, 11 und 12 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung berücksichtigt die besonderen Regelungen für die von der IMO festgelegte „Particularly Sensitive Sea Area“ (PSSA) in der Ostsee im Rahmen der Rechtsanwendung und -durchsetzung.

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?

Im Jahr 2025 wurde gemeinsam mit dänischen Behörden und dem RPAS-Service der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sechs Monate lang die Einhaltung der MARPOL-Regelungen im Bereich Fehmarnbelt bis Kadetrinne überwacht. Das landbasierte Schiffsabgasmessnetz kontrolliert rund um die Uhr automatisiert Schiffsemisionen und meldet Überschreitungen in der THETIS-EU-Datenbank, um Hafeninspektionen zu veranlassen. Alle EU- und EWG-Mitgliedstaaten tauschen sich eng über MARPOL-Verstöße aus, insbesondere über OSPAR, HELCOM und das North-Sea-Network for Prosecutors, das künftig auch Umweltverstöße in der Ostsee behandelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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)?

Die Bundesregierung stützt sich bei der Bewertung umweltbezogener Risiken auf die Erkenntnisse deutscher und europäischer Fachbehörden sowie auf öffentliche Quellen und Analysen.

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?

Sowohl auf internationaler als auch auf europäischer Ebene stehen den zuständigen Bundesbehörden Datenbanken und Verkehrsüberwachungssysteme wie das Global Integrated Shipping Information System der IMO und das Safe Sea Net der EU sowie bei Bedarf weitere Aufklärungs- und Ermittlungsmittel zur Verfügung.

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?

Die Frage 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine wesentlichen Lücken identifiziert.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu Kooperationsdefiziten vor.

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 Lagebilderstellung 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?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit ihren Partnern prüft die Bundesregierung fortlaufend die Effektivität und Durchsetzung der EU-Sanktionen. Hierzu gehören auch Umgehungsfragen sowie Fragen des Datenmanagements. Im Bereich der maritimen Sanktionen führt die EMSA diverse Daten zusammen. Die Bündelung von Daten und Lagebildern auf internationaler Ebene wird von der Bundesregierung unterstützt.

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?

Durch die Überwachung mittels Radar, Satelliten und Schiffen werden die Fälle von AIS-Abschaltungen registriert und die Gefahren für die Ost- und Nordsee minimiert.

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?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Durchfahrt eines Schiffes gilt als Beeinträchtigung des Friedens, der Ordnung oder der Sicherheit des Küstenstaats, wenn das Schiff im Küstenmeer eine der in Artikel 19 Absatz 2 des Seerechtsübereinkommens des Vereinten Nationen genannten Tätigkeiten vornimmt.

Im Übrigen nimmt die Bundesregierung keine Rechtsberatung zur Auslegung und Anwendung von Rechtsnormen vor.

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)?

Die Bundesregierung bringt sich im Rahmen der EU-Sanktionspolitik für Maßnahmen gegen das sogenannte Ökosystem der russischen Schattenflotte ein. Hierzu zählen u. a. auch Versicherungsunternehmen, Hafenbetreiber und Reedereien.

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?

Die Bundesregierung tauscht sich regelmäßig mit den Regierungen sogenannter Flaggenregisterstaaten aus, um auf die Gefahren und Risiken hinzuweisen, die von der russischen Schattenflotte ausgehen.

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)?

Die Überwachung der Wahrung des Unionsrechts – und damit auch des EU-Sanktionsrechts – in anderen EU-Mitgliedstaaten obliegt der Europäischen Kommission.

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)?

Um Wirtschaftsteilnehmern die Einhaltung ihrer Sorgfaltspflichten zu erleichtern, stellt die Bundesregierung sowie die EU-Kommission Informationsangebote bereit. Verstöße gegen EU-Sanktionsvorschriften werden gemäß den Regelungen des Außenwirtschaftsgesetzes und der Außenwirtschaftsverordnung als Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten geahndet.

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), und wenn ja, welche wesentlichen Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen ergeben sich daraus (bitte den Bearbeitungsstand und ggf. geplante Folgemaßnahmen nennen)?

Die Abfrage verschafft der Bundesregierung ein maritimes Versicherungslagebild, ermöglicht die Steuerung von Outreach-Bemühungen mit Flaggstaaten und trägt zum „whole-of-route“-Ansatz bei der Überwachung des Versicherungsschutzes in nordeuropäischen Gewässern bei.

31. Wer trägt im Schadensfall die finanziellen Lasten, wenn kein Versicherer oder Flaggstaat haftbar gemacht werden kann?

Geschädigte in Vertragsstaaten der Internationalen Ölschadenshaftungsfonds (IOPC Funds), einem Haftungs- und Entschädigungsregime für Schäden, die aufgrund von Unfällen von Öl auf See verursacht werden, können von den IOPC-Funds nach Maßgabe der betreffenden Abkommen für solche Schäden im Hoheitsgebiet oder den Hoheitsgewässern des Vertragsstaates entschädigt werden. Deutschland ist Vertragsstaat der die IOPC-Funds begründenden Abkommen.

32. Erwägt die Bundesregierung Maßnahmen, die den Erwerb von alten und unsicheren Tankern auf dem Weltmarkt einschränken bzw. verteuern könnten?

Der Artikel 3q Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 verbietet die Ausfuhr von Tankschiffen aus der EU nach Russland oder zur Verwendung in Russland. Ferner ist jede Form der Eigentumsübertragung an einem Tankschiff in einen Drittstaat den zuständigen Behörden des jeweiligen Mitgliedstaats zu melden. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung fortlaufend mit ihren internationalen Partnern die Effektivität und mögliche Anpassungen einzelner Sanktionsvorschriften.

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)?

- 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?
- Inwiefern haben sich seit 2022 Erkenntnisse der Bundesregierung zu sicherheitsrelevanten Risiken für die Unterwasserinfrastruktur (z. B. Datenkabel, Pipelines) durch die russische Schattenflotte konkretisiert?

Die Fragen 33 bis 33b werden gemeinsam beantwortet.

Konkrete Belege, dass Drohnenüberflüge und/oder Sabotagemaßnahmen zum Nachteil der Unterwasserinfrastruktur gezielt von diesen Schiffen ausgehen, liegen der Bundesregierung nicht vor.

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?

Im Rahmen der föderalen sicherheitsbehördlichen Zusammenarbeit besteht zwischen Bund und Ländern eine enge operative und strategische Zusammenarbeit in verschiedenen Gremien. Auf internationaler Ebene findet eine Zusammenarbeit in bi- und multilateralen Formaten statt.

35. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, dass sich bewaffnete Einheiten der russischen Streitkräfte (mit oder ohne Hoheitsabzeichen) auf den Schiffen der Schattenflotte befinden?

Die Antwort zu Frage 35 kann nicht offen erfolgen. Die Einstufung der Antwort auf die Frage als Verschlussache (VS) mit dem Geheimhaltungsgrad „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ ist im vorliegenden Fall im Hinblick auf das Staatswohl erforderlich. Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministeriums des Innern zum materiellen und organisatorischen Schutz von Verschlussachen (Verschlussachsenanweisung, VSA) sind Informationen, deren Kenntnisnahme durch Unbefugte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland oder eines ihrer Länder nachteilig sein können, entsprechend ein-

zustufen. Eine zur Veröffentlichung bestimmte Antwort der Bundesregierung auf diese Frage würde Informationen zur Erkenntnislage, Methodik und Fähigkeiten des Bundesnachrichtendienstes einem nicht eingrenzbaren Personenkreis nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland zugänglich machen. Dies kann für die wirksame Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Nachrichtendienste und damit für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland nachteilig sein. Diese Informationen werden daher als „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft und dem Deutschen Bundestag gesondert übermittelt.*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.