Deutscher Bundestag **Drucksache 21/6574**

21. Wahlperiode 18.06.2026

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Robin Wagener, Claudia Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5959 –

Konsequentes Vorgehen gegen die Schattenflotte, Umweltgefahren und andauernde Sanktionsumgehung durch Russland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die sogenannte russische Schattenflotte operiert weiterhin in europäischen Gewässern, insbesondere in der Ostsee, und trägt maßgeblich dazu bei, dass die Russische Föderation trotz bestehender Sanktionen erhebliche Einnahmen aus dem Export von Öl und Ölprodukten generiert.

Im Jahr 2025 machten Öl- und Gaseinnahmen rund 23 Prozent der gesamten Staatseinnahmen aus und beliefen sich auf etwa 199 Mrd. US-Dollar (nach 235 Mrd. US-Dollar im Jahr 2024). Ohne diese Einnahmen wäre die Fähigkeit Russlands, insbesondere seine Ausgaben für Verteidigung und nationale Sicherheit – die 2025 rund 41 Prozent der gesamten Staatsausgaben ausmachen – laut den Fragestellern aufrechtzuerhalten, deutlich eingeschränkt (https://kse.ua/wp-content/uploads/2026/01/Chartbook_January2026.pdf; www.bofbulletin.fi/en/blogs/2025/russian-budget-framework-for-2026-2028-foresees-taxhikes-and-lots-of-red-ink/). Die Schattenflotte spielt somit eine zentrale Rolle in der Stabilisierung der russischen Kriegsökonomie. Steigende Ölpreise infolge des Krieges der USA und Israels gegen den Iran verstärken diesen Effekt zusätzlich und erhöhen die finanziellen Spielräume Russlands (www.fr.de/wirtschaft/oel-schock-russland-verdient-viel-viel-mehr-als-noch-vor-einem-monat-zr-94243461.html).

Bei den Tankern der russischen Schattenflotte handelt es sich meist um veraltete, schlecht gewartete Tanker, die Kontrollen umgehen, unter wechselnden Flaggen fahren, ihre Identifikationssysteme deaktivieren und oft unzureichend versichert sind. Rund zwei Drittel dieser Schiffe sind nicht über etablierte Versicherer abgesichert, wodurch im Schadensfall erhebliche Haftungsrisiken bestehen. Gleichzeitig ist das Durchschnittsalter der Schiffe von 8,9 Jahren (2021) auf 16,6 Jahre (2024) gestiegen (www.greenpeace.org/static/planet4-international-stateless/2025/10/f94a3931-russia-fossil-fuel-empire-final-en.pdf; https://gids-hamburg.de/wp-content/uploads/2025/11/GIDSstatement2025_09_Brugmann_et_al251118n.pdf). Insbesondere für das empfindliche Ökosystem der Ostsee, einem nahezu abgeschlossenen Binnenmeer mit geringem Wasseraustausch, hätte ein schwerer Unfall gravierende ökologische und wirtschaftliche Folgen für die Anrainerstaaten (www.spiegel.de/wissenschaft/tech

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. Juni 2026 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nik/russland-so-gefaehrlich-ist-die-schattenflotte-fuer-europas-gewaesser-a-611a8d37-d0d9-47a5-8749-8338598f2467). Trotz bestehender internationaler Schutzmechanismen und klarer rechtlicher Rahmenbedingungen steigt durch den Einsatz dieser Schiffe das Risiko von Umweltkatastrophen erheblich.

Neben ökologischen und wirtschaftlichen Gefahren ergeben sich auch sicherheitspolitische Risiken. Die Nutzung der Schiffe zur Umgehung von Sanktionen, mögliche militärische Aufklärungsaktivitäten sowie potenzielle militärische Nutzungen unterstreichen die strategische Relevanz der Schattenflotte. Während andere europäische Staaten bereits aktiv gegen entsprechende Schiffe vorgehen, wirft das bislang ausbleibende Handeln der Bundesregierung grundlegende Fragen hinsichtlich der Durchsetzung internationalen Rechts, der Sanktionspolitik sowie des Schutzes von Umwelt und Sicherheit in europäischen Gewässern auf.

Darüber hinaus ergeben sich sicherheitspolitische Implikationen. Die Schattenflotte dient nicht nur der Umgehung von Sanktionen, sondern kann auch für militärische und nachrichtendienstliche Zwecke genutzt werden. Berichte über die Präsenz privater russischer Sicherheitskräfte an Bord sowie über Aufklärungsaktivitäten gegenüber europäischen militärischen Einrichtungen verdeutlichen diese Dimension. Ebenso besteht die Möglichkeit, dass Schiffe als Plattformen für Drohnenoperationen genutzt werden (www.spiegel.de/ausland/russische-schattenflotte-kapitaen-von-voruebergehend-festgesetztem-tanker-zu-haft-verurteilt-a-53cfef69-7f53-463c-b6f5-efd8c33379dd). Damit stellt die Schattenflotte nicht nur ein ökologisches und wirtschaftliches Risiko, sondern auch eine konkrete sicherheitspolitische Herausforderung dar.

Andere europäische Staaten haben bereits begonnen, entschlossener gegen diese Praxis vorzugehen. So hat die französische Marine im März 2026 erneut einen mutmaßlich unter falscher Flagge fahrenden russischen Öltanker im Mittelmeer angehalten und überprüft (www.spiegel.de/ausland/schattenflotte-frankreich-stoppt-erneut-oeltanker-aus-russland-im-mittelmeer-a-51bc57eb-3527-456d-97ae-adea9b730482). Auch belgische Streitkräfte haben im selben Zeitraum einen entsprechenden Tanker festgesetzt (www.spiegel.de/ausland/belgien-militaer-kapert-oeltanker-von-russischer-schattenflotte-a-570fe12e-1487-4381-8215-5e3d61ca7deb). Darüber hinaus hat die britische Regierung ihrer Marine die Befugnis erteilt, sanktionierte Schiffe der russischen Schattenflotte in britischen Hoheitsgewässern zu entern und zu beschlagnahmen (www.tagesspiegel.de/internationales/putins-schattenflotte-london-erlaubt-der-marine-sanktionierte-schiffe-zu-entern-15401748.html).

Vor diesem Hintergrund wirft aus Sicht der Fragesteller das bislang ausbleibende Vorgehen der Bundesregierung erhebliche Fragen auf – sowohl im Hinblick auf die Durchsetzung bestehender europäischer und internationaler Sanktionen als auch hinsichtlich der sicherheitspolitischen Bewertung und der Abwehr erheblicher Umweltgefahren.

1. Wie erklärt die Bundesregierung, dass sie einerseits nach eigener Aussage „keine wesentlichen Lücken“ in der Datenlage zur russischen Schattenflotte hat (vgl. Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 5) und andererseits keine Angaben zu der Anzahl von Tankern der russischen Schattenflotte machen kann, die seit 2022 deutsche Hoheitsgewässer und bzw. oder die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland durchquert haben (vgl. Antwort zu den Fragen 1 bis 4 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970)?

2. Wie erklärt die Bundesregierung, dass einerseits nach eigener Aussage und trotz des gemeinsamen Lagebildes aller beteiligten Behörden im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven keine Übersicht aller Aktivitäten der sogenannten Schattenflotte in den Hoheitsgewässern Deutschlands existiere und sie demzufolge keine statistische Erfassung anhand dieses Kriteriums vornehme und sie andererseits an der Erstellung von Sanktionslisten beteiligt sei, auf denen konkrete Tanker der russischen Schattenflotte benannt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 50 auf Bundestagsdrucksache 21/1089)?

3. Auf welche Informationsquellen stützt sich die Bundesregierung bei der Bewertung und Zuordnung von Tankern zur russischen Schattenflotte, wenn sie zugleich ausführt, dass der Anteil etwaiger „Substandard-Vessels“ an der Schattenflotte nicht ermittelbar sei, weil gegenständliche Tanker Häfen mit international anerkannten Hafenstaatkontrollen meiden (vgl. Antwort zu Frage 5 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 3)?

4. Wie viele der Tanker, die seit Dezember 2022 die Ostsee, das deutsche Küstenmeer und die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland durchquert haben, werden nach Kenntnis der Bundesregierung der russischen Schattenflotte zugeordnet, unter Zugrundelegung der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 50 auf Bundestagsdrucksache 21/1089 genannten Kriterien der Resolution A.1192 (33) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (bitte Anzahl der Schiffe benennen)?

5. Wie viele Tanker, die Erdöl oder Erdölerzeugnisse aus der Russischen Föderation transportierten, haben seit Dezember 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung die Ostsee, das deutsche Küstenmeer sowie die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland durchquert, unabhängig davon, ob die Ladung in einem russischen Hafen übernommen oder im Wege eines Umschlags außerhalb eines Hafens, insbesondere durch Ship-to-Ship-Transfers, geladen wurde (bitte Anzahl der Schiffe benennen)?

6. Verfügt die Bundesregierung über nationale und bzw. oder auf Ebene der Europäischen Union entwickelte Kriterien oder Bewertungsverfahren zur Identifizierung von Tankern der russischen Schattenflotte?

   a) Wenn ja, welche Kriterien und Indikatoren umfasst ein solcher Kriterienkatalog (bitte auflisten)?

   b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die Kriterien der Resolution A.1192 (33) der Versammlung der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) sowie anderer Definitionen erlauben keine lückenlose statistische Erfassung von Schiffen oder Aktivitäten der Schattenflotte, da sie zum Teil an Verhalten oder Eigenschaften anknüpfen, die nur durch schiffsbezogene Ermittlungen erfassbar sind. Deshalb können keine abschließenden Angaben zu Schiffen der Schattenflotte in ihrer Gesamtheit erfolgen.

Vielmehr werden Schiffe der Schattenflotte anhand von Indikatoren, wie beispielsweise Flaggenführung, Versicherungsschutz oder Eigentümerstrukturen bewertet und die jeweils aktuell verfügbaren Erkenntnisse der beteiligten Behörden in gemeinsamen Lagebildern zusammengeführt. Auf Basis dessen ist die Einschätzung erfolgt, dass keine wesentlichen Datenlücken identifiziert wurden.

Bei der Listung von Schiffen nach dem EU-Sanktionsrecht fließen spezifische Erkenntnisse über einzelne Fahrzeuge ein. Insofern gibt es keine statistische Gesamterfassung im Sinne der Fragen, sondern der Fokus liegt auf einzelfallbezogenen Bewertungen. Dies gilt auch für die erfragten Verkehre.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 50 der Abgeordneten Donata Vogtschmidt auf Bundestagsdrucksache 21/1089 verwiesen.

7. Verlässt sich die Bundesregierung bei der Einhaltung des Ölpreisdeckels gemäß Artikel 3n der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 ausschließlich auf die von den beteiligten Unternehmen vorzunehmende Prüfung und Attestierung, oder erfolgt darüber hinaus eine eigenständige Überprüfung durch deutsche Behörden, und wenn Letzteres zutrifft, in welcher Form erfolgt die Überprüfung durch deutsche Behörden?

Die maritimen Behörden prüfen in relevanten Konstellationen das Vorliegen einer Attestierung. Die Zollverwaltung gibt Informationen an die zuständigen Stellen weiter, wenn sich im Rahmen einer Außenwirtschaftsprüfung oder steuerlichen Außenprüfung Hinweise für einen Verstoß gegen Artikel 3n der Verordnung (EU) Nr. 833/2014 (Ölpreisdeckel) ergeben.

8. Aus welchem Grund war die im Jahr 2025 für sechs Monate gemeinsam mit dänischen Behörden und der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) durchgeführte Überwachung der Einhaltung der MARPOL-Regelungen (MARPOL = International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships) im Bereich Fehmarnbelt bis Kadetrinne (vgl. Antwort zu Frage 15 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 5) zeitlich begrenzt, plant die Bundesregierung, diese wieder aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

9. Plant die Bundesregierung weitere befristete oder dauerhafte Überwachungen der Einhaltung der MARPOL-Regelungen im Ostseeraum zusammen mit Anrainerstaaten (bitte Gebiet, geplanten Zeitpunkt und geplante Dauer sowie Anrainerstaat bzw. Anrainerstaaten auflisten), und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Wegen begrenzter Ressourcen bei der EMSA ist der Einsatz auf maximal sechs Monate ausgelegt. Zur Überwachung eines Teilbereichs der MARPOL-Regelungen ist für 2026 eine EMSA-Drohnenkampagne in der Nordsee in Vorbereitung.

10. Wie bewerten die durch die Bundesregierung mit Aufgaben der maritimen Sicherheit betrauten Behörden und Einrichtungen die von Tankern der russischen Schattenflotte ausgehenden Umwelt- und Sicherheitsrisiken (vgl. Antwort zu Frage 6 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 3), insbesondere im Hinblick auf die Wahrscheinlichkeit und die möglichen ökologischen und wirtschaftlichen Folgen einer Havarie in internationalen und europäischen Gewässern, insbesondere im Ostseeraum?

a) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Safety and Shipping Review 2024 der Allianz, wonach Tanker der russischen Schattenflotte seit 2022 weltweit in mindestens 50 Zwischenfällen – darunter Brände, Maschinenausfälle, Kollisionen, Manövrierunfähigkeit und Ölverschmutzungen – verwickelt gewesen sein sollen, darunter auch die Kollision des Tankers „Andromeda Star“ im März 2024 in der Nähe der dänischen Küste (https://commercial.allianz.com/content/dam/onemarketing/commercial/commercial/reports/Commercial-Safety-Shipping-Review-2024.pdf)?

b) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus (bitte die zugrunde liegenden Analysen oder Berichte benennen)?

Die Fragen 10 bis 10b werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Schattenflotte, Sanktionsumgehung und Gefahren für europäische Gewässer“ auf Bundestagsdrucksache 21/3970 verwiesen.

11. Hat die Bundesregierung selbst oder durch nachgeordnete Behörden Szenarioanalysen, Studien oder Gutachten zu möglichen ökologischen und wirtschaftlichen Folgen eines größeren Ölunfalls eines Tankers der russischen Schattenflotte in der Ostsee erstellen lassen, wenn ja, welche Ergebnisse liegen hierzu vor, und wenn keine entsprechenden Szenarioanalysen oder Studien vorliegen, aus welchen Gründen wurden solche Analysen bislang nicht erstellt oder in Auftrag gegeben?

12. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu den durchschnittlichen Kosten der Beseitigung von Ölverschmutzungen in europäischen Gewässern pro Tonne ausgelaufenen Öls vor, und wie bewertet sie in diesem Zusammenhang die Schätzungen des Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA), wonach diese Kosten im Falle eines Ölunfalls etwa 8 595,50 US-Dollar pro Tonne betragen (https://energyandcleanair.org/publication/ensuring-an-ecological-disaster-shadow-tanker-spill-could-cost-coastal-states-usd-1-6-bn/)?

13. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko und die möglichen finanziellen Folgen eines Ölunfalls eines Tankers der Größenklasse Aframax oder Suezmax – die einen Großteil der sogenannten russischen Schattenflotte ausmachen – in der Nord- oder Ostsee vor dem Hintergrund, dass bei einer Ladung von etwa 100 000 Tonnen (Aframax) bzw. etwa 130 000 Tonnen (Suezmax) allein für Maßnahmen zur Beseitigung von Ölverschmutzungen Kosten von rund 859 Mio. bzw. rund 1,1 Mrd. US-Dollar entstehen könnten (https://energyandcleanair.org/publication/ensuring-an-ecological-disaster-shadow-tanker-spill-could-cost-coastal-states-usd-1-6-bn/)?

14. Steht die Bundesregierung mit den deutschen Küsten-Bundesländern, über die ständige Zusammenarbeit im deutschen Havariekommando hinaus, im Austausch in Bezug auf die notwendige Anzahl von Schiffen und ausgebildetem Personal für die Bekämpfung einer Ölkatastrophe im Falle einer Havarie in der Ostsee, wenn ja, wie, und schätzt sie die vorhandenen Ressourcen als ausreichend (siehe Frage 13 in Bezug auf die Größenklassen der Ladungen) ein?

Die Fragen 11 bis 14 werden gemeinsam beantwortet.

Die Höhe der Kosten für aufzunehmendes Öl kann besonders durch den Ort der Beseitigung stark variieren. Eine Aufnahme auf See verursacht geringere Kosten als eine Aufnahme am Strand oder Deckwerk mit der erforderlichen Reinigung.

Dabei ist zu beachten, dass die Kosten für die Ölaufnahme pro Tonne nicht zwangsläufig proportional mit der ausgetretenen Menge steigen. Konstruktionsbedingt ist zudem davon auszugehen, dass nur einzelne Ladetanks von Tankern beschädigt werden und nicht die komplette gelagerte Menge freigesetzt wird.

Durch das Havariekommando wird die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in der maritimen Notfallvorsorge umfassend wahrgenommen.

Für die Bekämpfung größerer Mengen Öl existieren im Rahmen der Helsinki-Konvention Absprachen, die zur gegenseitigen Hilfeleistung durch die Ostseeanrainerstaaten verpflichten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Schattenflotte, Sanktionsumgehung und Gefahren für europäische Gewässer“ auf Bundestagsdrucksache 21/3970 verwiesen.

15. Sieht die Bundesregierung die Voraussetzungen des Artikels 19 Absatz 2 Buchstabe h des Seerechtsübereinkommens (SRÜ) – den Tatbestand „vorsätzliche und schwere Verschmutzung der Meere“, den sie nach eigener Aussage als nichtfriedliche Durchfahrt einordnet (vgl. Antwort zu den Fragen 24 und 25 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 7) – als erfüllt an, wenn sogenannte Substandard-Vessels der russischen Schattenflotte deutsche Hoheitsgewässer und bzw. oder die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone durchqueren?

    a) Wenn ja, aus welchem Grund bleibt ein Einschreiten Deutschlands als Küstenstaat gemäß Artikel 25 Absatz 1 SRÜ trotzdem aus?

    b) Wenn nein, warum nicht, und welche konkreten Umstände müssten vorhanden sein, damit dieser Tatbestand erfüllt ist?

Die Fragen 15 bis 15b werden gemeinsam beantwortet.

Ob der in Artikel 19 Absatz 2 lit. h) SRÜ genannte Tatbestand der vorsätzlichen schweren Verschmutzung erfüllt ist, ist im Einzelfall zu bestimmen.

16. Sieht die Bundesregierung die Voraussetzungen des Artikels 19 Absatz 2 Buchstabe g SRÜ – den Tatbestand „Laden oder Entladen von Waren, Zahlungsmitteln oder Personen entgegen den Zoll- und sonstigen Steuergesetzen, Einreise- oder Gesundheitsgesetzen und diesbezüglichen sonstigen Vorschriften des Küstenstaats“, den sie nach eigener Aussage als nichtfriedliche Durchfahrt einordnet (vgl. Antwort zu den Fragen 24 und 25 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 7) – als erfüllt an, wenn Tanker der russischen Schattenflotte, welche nachweislich russisches Öl transportieren, das gegen die G7-Preisobergrenzenregelung verstößt, deutsche Hoheitsgewässer und bzw. oder die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland durchqueren?

    a) Wenn ja, aus welchem Grund bleibt ein Einschreiten Deutschlands als Küstenstaat gemäß Artikel 25 Absatz 1 SRÜ trotzdem aus?

    b) Wenn nein, warum nicht, und welche konkreten Umstände müssten vorhanden sein, damit dieser Tatbestand erfüllt ist?

Die Fragen 16 bis 16b werden gemeinsam beantwortet.

Ob der in Artikel 19 Absatz 2 lit. g) SRÜ genannte Tatbestand „Laden oder Entladen von Waren, Zahlungsmitteln oder Personen entgegen den Zoll- und sonstigen Steuergesetzen, Einreise- oder Gesundheitsgesetzen und diesbezüg-

lichen sonstigen Vorschriften des Küstenstaats“ erfüllt ist, ist im Einzelfall zu bestimmen.

17. Welche Art von zollrechtlichen Maßnahmen wurden in dem von der Bundesregierung genannten Einzelfall gegen ein Schiff der russischen Schattenflotte ergriffen (vgl. Antwort zu den Fragen 1 bis 4 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970), und auf welcher konkreten Rechtsgrundlage erfolgte dies?

Das Schiff und die Ladung wurden durch den Zoll kontrolliert, sichergestellt und anschließend eingezogen. Mit der Einziehung hat der Zoll die Voraussetzungen für eine Verwertung des Schiffes und der Ladung geschaffen.

18. Wie stellt die Bundesregierung die Einhaltung der besonderen Schutzvorgaben für die Ostsee als „Particularly Sensitive Sea Area“ (PSSA) sicher, wenn ihr nach eigenen Angaben keine Erkenntnisse zu Verstößen gegen MARPOL- und SOLAS-Vorschriften (SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea) durch Schiffe der russischen Schattenflotte vorliegen (vgl. Antwort zu den Fragen 7, 9 und 14 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 3 und 5)?

21. Was bedeutet die Aussage der Bundesregierung, sie berücksichtige die besonderen Regelungen der von der International Maritime Organization (IMO) festgelegten Particularly Sensitive Sea Area in der Ostsee „im Rahmen der Rechtsanwendung und -durchsetzung“ (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 21/3970, S. 5) konkret für die Handlungsmöglichkeiten deutscher Behörden gegenüber Schiffen der russischen Schattenflotte, die diese Seegebiete durchfahren?

Die Fragen 18 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Werden Verletzungen der von der IMO festgelegten besonderen Regelungen für die PSSA Ostsee bekannt, werden diese nach der geltenden Rechtslage verfolgt.

19. Welche konkreten Kontroll- oder Eingriffsmöglichkeiten bestehen gegenüber technisch mangelhaften und bzw. oder umwelt- und sicherheitsgefährdenden Tankern der russischen Schattenflotte außerhalb der Hafenstaatkontrolle bei Durchfahrt durch deutsche Hoheitsgewässer und bzw. oder die ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland, und hält die Bundesregierung diese Möglichkeiten für ausreichend?

Es bestehen – differenziert nach den Meereszonen des SRÜ – u. a. Kontroll- und Eingriffsmöglichkeiten auf der Grundlage des Seeaufgabengesetzes, der Schiffssicherheitsverordnung, des Ölschadensgesetzes und des Bundespolizeigesetzes. Aus Sicht der Bundesregierung sind diese ausreichend.

20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die rechtlichen Grundlagen, auf deren Basis Frankreich (www.spiegel.de/ausland/schattenflotte-frankreich-stoppt-erneut-oeltanker-aus-russland-im-mittelmeer-a-51bc57eb-3527-456d-97ae-adea9b730482), Belgien (www.spiegel.de/ausland/belgien-militaer-kapert-oeltanker-von-russischer-schattenflotte-a-570fe12e-1487-4381-8215-5e3d61ca7deb) und das Vereinigte Königreich (www.tagesspiegel.de/internationales/putins-schattenflotte-london-erlaubt-der-marine-sanktionierte-schiffe-zu-entern-15401748.html) gegen Tanker der russischen Schattenflotte vorgehen, und inwieweit sind diese rechtlichen Grundlagen auch für Deutschland anwendbar und bzw. oder übertragbar?

Nach Erkenntnissen der Bundesregierung stützen Frankreich, Belgien und das Vereinigte Königreich ihre Maßnahmen fallspezifisch auf internationale Übereinkommen. Die Bundesregierung prüft fortlaufend, ob nationales Vorgehen anzupassen ist.

22. Welche konkreten Maßnahmen können nach Auffassung der Bundesregierung nach Artikel 220 SRÜ gegenüber Schiffen ergriffen werden, wenn der Verdacht eines Verstoßes gegen internationale Umweltvorschriften besteht?

23. Welche tatbestandlichen Voraussetzungen müssen nach Auffassung der Bundesregierung vorliegen, damit Maßnahmen nach Artikel 220 SRÜ rechtmäßig ergriffen werden können

    a) im deutschen Küstenmeer und

    b) in der ausschließlichen Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland?

    c) Durch welche staatliche Stelle des Bundes oder der Bundesländer müsste diese dann jeweils durchgeführt werden?

Die Fragen 22 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die Voraussetzungen ergeben sich aus Artikel 220 SRÜ. Die Kontrollen nach Artikel 220 SRÜ werden durch die Vollzugsbehörden des Bundes in der deutschen AWZ sowie im deutschen Küstenmeer und in den Häfen durch die Vollzugsbehörden der Länder wahrgenommen.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, auf Grundlage des Artikels 110 SRÜ flaggenlose Schiffe auf hoher See oder in der ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands zu boarden, und sieht sie im nationalen Recht hinreichende Befugnisse, um in solchen Fällen über eine Visitation hinaus auch Inspektionen oder Sicherungsmaßnahmen wie eine Beschlagnahme vorzunehmen, oder besteht insoweit gesetzgeberischer Anpassungsbedarf?

Artikel 110 Absatz 1 Buchstabe d) SRÜ eröffnet auf der Hohen See die Möglichkeit zur Ausübung eines Betretungsrechts gegenüber einem Schiff, wenn begründeter Anlass für den Verdacht besteht, dass dieses Schiff keine Staatszugehörigkeit besitzt. Bestätigt sich der Verdacht der Staatenlosigkeit, besteht für das Schiff kein völkerrechtlicher Schutz eines Flaggenstaates. Dies bedeutet, dass auf der Grundlage nationalen Rechts weitere Maßnahmen ergriffen werden können.

25. Warum wurde im Fall des Tankers „Tavian“ ein Einfahrtsverbot für deutsche Hoheitsgewässer ausgesprochen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 47 auf Plenarprotokoll 21/52, S. 6263 A) und der Tanker nicht in einen Hafen begleitet und dort beschlagnahmt, wie Belgien es in einem ähnlichen Fall tat (www.zeit.de/politik/ausland/2026-03/belgien-russland-schattenflotte-oeltanker-festgesetzt-gxe), obwohl in beiden Fällen ein Verstoß gegen das Seerechtsübereinkommen zugrunde lag?

Die Bundespolizei verweigerte dem Frachtschiff TAVIAN am 11. Januar 2026 die Durchfahrt durch das Deutsche Küstenmeer. Das Schiff drehte daraufhin ab und wählte eine weitaus längere Route in Richtung Norden. Im Ergebnis hat die Maßnahme erfolgreich Wirkung entfaltet.

26. Welche zusätzlichen Inhalte oder Maßnahmen sollten nach Auffassung der Bundesregierung über die Erklärung der Europäischen Union vom 15. Dezember 2025 hinaus in dem derzeit zwischen dem Bundesministerium des Innern und weiteren Ost- und Nordseeanrainern abgestimmten Code of Practice enthalten sein, insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit Schiffen, die aufgrund falscher oder fehlender Flaggenzugehörigkeit als ohne Staatszugehörigkeit gelten und im Einklang mit dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen festgesetzt werden können (vgl. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16829-2025-INIT/de/pdf; www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/schattenflotte-russland-104.html)?

27. Welche Gespräche oder Verhandlungen führt die Bundesregierung derzeit bilateral oder im Rahmen der Europäischen Union mit Flaggenstaaten von Tankern der russischen Schattenflotte, um eine Entlistung entsprechender Schiffe aus den jeweiligen Schiffsregistern zu erreichen?

28. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung gegenüber Flaggenstaaten von Tankern der russischen Schattenflotte für sogenannte Pre-Boarding-Agreements oder vergleichbare Vereinbarungen ein, die Kontrollen dieser Schiffe vor dem Einlaufen in die Ostsee ermöglichen?

29. Welche Kontakte oder konkreten Kooperationen bestehen zwischen der Bundesregierung und den Flaggenstaaten, unter deren Flagge Tanker der russischen Schattenflotte registriert sind, insbesondere Kamerun, die Cookinseln, Sierra Leone, Palau, Panama und Antigua und Barbuda?

Die Fragen 26 bis 29 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt den in der EU-Erklärung vom 15. Dezember 2025 niedergelegten Rahmen und stimmt sich mit ihren Partnern im Nord- und Ostseeraum im Umgang mit flaggenlosen Schiffen ab. Die Bundesregierung setzt sich im EU-Rahmen für die Aushandlung von möglichen Abkommen mit Flaggenstaaten ein, wie sie in der Gemeinsamen Erklärung der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten vom 15. Dezember 2025 erwähnt werden.

30. Mit welchen konkreten Einsatzszenarien und Eskalationsrisiken, unter Berücksichtigung möglicher Reaktionen der Besatzungen von Tankern der russischen Schattenflotte sowie möglicher Gegenmaßnahmen der Russischen Föderation – auch militärischer Art – plant die Bundesregierung im Falle einer konsequenten Durchsetzung geltender Rechtsgrundlagen gegenüber diesen Schiffen, etwa durch Boarding oder Festsetzung?

    a) Hat die Bundesregierung hierfür robuste Handlungsoptionen entwickelt, und wenn nein, warum nicht?

b) Hat die Bundesregierung Simulationen und Übungen möglicher Einsatzszenarien durchgeführt, veranlasst oder geplant, und wenn nein, warum nicht?

c) Gibt es Abstimmungen oder gemeinsame Planungen mit Partnern auf Ebene der Europäischen Union sowie mit Anrainerstaaten der Ostsee, wenn ja, welche Formate oder Mechanismen bestehen hierfür, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 30 bis 30c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt eine kontinuierliche Sicherheitsbewertung für den Nord- und Ostseeraum durch.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

31. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob sich Angehörige der russischen paramilitärischen Wagner-Gruppe auf Tankern der russischen Schattenflotte befinden?

32. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob sich private Sicherheitsdienste oder militärnahe private Akteure – einschließlich solcher mit Verbindungen zur Russischen Föderation – auf Tankern der russischen Schattenflotte befinden (bitte Unternehmen oder Akteure auflisten)?

33. Auf welche konkreten Erkenntnisse oder Lagebewertungen stützt sich die vom Bundesminister des Auswärtigen Dr. Johann Wadephul geäußerte Einschätzung, die russische Schattenflotte stelle ein „absolutes Sicherheitsrisiko“ dar (www.tagesschau.de/inland/wadephul-warnung-russische-schattenflotte-100.html)?

Die Fragen 31 bis 33 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Schattenflotte, Sanktionsumgehung und Gefahren für europäische Gewässer“ auf Bundestagsdrucksache 21/3970 verwiesen.

34. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung – auch gemeinsam mit anderen Anrainerstaaten der Ostsee sowie auf Ebene der Europäischen Union –, um konkrete Erkenntnisse über mögliche Verbindungen zwischen Schiffen der russischen Schattenflotte und Sabotageakten oder anderen sicherheitsrelevanten Aktivitäten in der Ostseeregion zu gewinnen (vgl. www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/schattenflotte-russland-104.html), vor dem Hintergrund, dass der Bundesregierung nach eigener Auskunft bislang keine konkreten Belege dafür vorliegen, dass Sabotageakte oder Drohnenüberflüge gezielt von Schiffen der russischen Schattenflotte ausgehen (vgl. Antwort zu den Fragen 33 bis 33b der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/3970)?

Die Bundesregierung setzt sich auf der internationalen Ebene für regionale Kooperationen und Vereinbarungen sowie einen fortlaufenden Informationsaustausch mit den Partnerbehörden ein. Sie nutzt Austauschgremien wie etwa im Rahmen des Memorandum of Understanding zum Schutz von kritischer Infrastruktur in der Ostsee oder der Gemeinsamen Erklärung zur Zusammenarbeit im Hinblick auf den Schutz von Infrastruktur in der Nordsee.

Die Bundespolizei und das Bundesamt für Verfassungsschutz prüfen im Rahmen ihrer Zuständigkeit auffällige Schiffsbewegungen und Vorfälle und tau-

schen sich mit den anderen nationalen wie internationalen Partnerbehörden aus. Auch das Bundeskriminalamt tauscht sich im Einzelfall auf internationaler Ebene bei Vorliegen von Hinweisen auf Straftaten mit betroffenen ausländischen EU-Staaten aus. Im Rahmen von staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahren besteht zudem die Möglichkeit gemeinsamer Ermittlungen („Joint Investigation Teams“) mit ausländischen Staaten.

35. Welche Auswirkungen hätte die am 19. März 2026 in die russische Staatsduma eingebrachte Gesetzesinitiative zum exterritorialen Einsatz russischer Streitkräfte zum Schutz von russischen Staatsangehörigen (www.tagesspiegel.de/internationales/zum-schutz-russischer-staatsburger-moskau-schafft-rechtliche-grundlage-fur-militareinsatze-im-ausland-15344217.html) mit Blick auf die Schattenflotte, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone und das Küstenmeer?

Die Bundesregierung analysiert die Entwicklung im Rahmen einer fortlaufenden Gefährdungsbeurteilung und berücksichtigt dies im Rahmen ihrer Risikobewertung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 25 und 30 verwiesen.

36. Welche Zwischenbilanz zieht die Bundesregierung knapp eineinhalb Jahre nach Indienststellung des nationalen Führungsstabs „Commander Task Force Baltic“ (CTF Baltic) in Rostock, insbesondere mit Blick auf die Koordination der NATO-Aktivitäten in der Ostsee sowie die Erstellung eines umfassenden Lagebilds über und unter Wasser und die Aktivitäten der Schattenflotte?

37. Welche Zwischenbilanz zieht die Bundesregierung für die NATO-Aufklärungs- und Überwachungsmission Baltic Sentry, insbesondere mit Blick auf die Reaktion auf verdächtige Ereignisse und die Verhinderung von Sabotageakten in der Ostsee?

Die Fragen 36 und 37 werden gemeinsam beantwortet.

Der Stab CTF-B in Rostock spielt eine entscheidende Rolle für die Sicherheit in der Ostsee. Die militärische Präsenz im Rahmen der eVA Baltic Sentry ist ein wesentlicher Bestandteil des Abschreckungsdispositivs der NATO in der Ostsee. Die Reaktionszeit bei verdächtigen Ereignissen konnte erheblich verkürzt werden.

38. Hält die Bundesregierung es für notwendig, in Zusammenarbeit mit den Bundesländern die Kapazitäten der deutschen Häfen, beispielsweise für verfügbare Liegeplätze, zu erheben, um festgesetzte Schiffe der russischen Schattenflotte entsprechend festhalten zu können (siehe Antwort zu Frage 32 der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5172), wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen des Vorgehens gegen die Schattenflotte werden alle notwendigen Maßnahmen getroffen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333