

Maritime Sicherheit auch in deutschen Gewässern ernstnehmen.

Stellungnahme zum Thema Die Zeitenwende auch auf See umsetzen. Befugnisse der Bundespolizei erweitern und der Bedrohungslage anpassen - BT Drucksache, Innenausschuss des Bundestages
20/10726

Christian Bueger, Universität Kopenhagen

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Inneres und Heimat

Ausschussdrucksache
20(4)456 C

Die neue Bedrohungslage

Die Bedrohungslage in deutschen Gewässern hat sich in den letzten 10 Jahren radikal verändert. Für Jahre stand primär der Schutz der Seefahrt, Seenotrettung sowie die Bekämpfung von Kriminalität und Schmuggel im Vordergrund der deutschen maritimen Sicherheitskräfte.

Durch den stetigen Ausbau von Infrastrukturen, insbesondere im Offshore Energiebereich, sowie das Wachstum der maritime Transport Industrie ergeben sich neue Abhängigkeiten für die deutsche Industrie und Gesellschaft.

Seit den Sabotageakten auf die baltischen Pipelines Nordstream 2 im Jahr 2022 und Baltic Connector im Jahr 2023 ist klar, dass Unterwasserinfrastrukturen zum Angriffsziel werden können.

Russische Spionageaktivitäten in der Nordsee und in der deutschen Allgemeinen Wirtschaftszone sind mittlerweile umfangreichend dokumentiert.¹ Diese richten sich insbesondere auf kritische maritime Infrastrukturen.

Zudem hat sich das Unfallrisiko zur See erhöht durch Schiffe die internationale Sicherheitsstandards nicht ausreichend umsetzen und Sanktionen gegen Russland umgehen. Ein Phänomen, dass mit dem Begriff der Schatten oder Parallelflotte beschrieben wird.

Der Fast-Unfall des Schatten Tankers Yannis P in der Ostsee im August 2023 der zu einer Umweltkatastrophe hätte führen können, dokumentiert dass eine erhebliche Umweltbedrohung in deutschen Gewässern besteht.²

Die deutsche Debatte greift zu kurz

Während die deutsche Debatte in Bezug auf kritische Infrastrukturen an Land große Fortschritte gemacht hat, wurden die Komplexitäten des Schutzes auf See nicht ausreichend berücksichtigt.

Dies betrifft die unterschiedliche Rechtslage und Möglichkeiten im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) und der Küstenstaatengesetzgebung, die schwierigere geophysikalische Umgebung, aber auch die transnationale Konnektivität maritimer Infrastrukturen.³

Diese zentralen Unterschiede zu kritischen Infrastrukturen an Land verlangen einen kooperativen Ansatz in dem die Zusammenarbeit unterschiedlicher Behörden auf Bundes und Landesebene mit unterschiedlichen Kompetenzen im Energie, Kommunikations, Verkehr und Sicherheitsbereich, aber auch Prinzipien für die Kooperation mit Nachbarstaaten und der Industrie geklärt werden.

Europäische Initiativen und Vorbilder

Die NATO hat ihre Bemühungen zum Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen durch die Einrichtung zweier neuer Zentren für diese Aufgabe verstärkt, die in diesem Jahr operativ wurden.⁴ Die Europäische Union hat den Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen zu einer Kernaufgabe der Europäischen Strategie für maritime Sicherheit gemacht, aber auch begonnen, dies im Rahmen der Gemeinsamen Informationsaustauschplattform und Projekten der Europäischen Verteidigungsagentur zu fokussieren. Belgien ist dabei, ein Informationsaustauschnetzwerk für Nordsee-Anrainerstaaten zu entwickeln, das im Oktober 2024 in Betrieb gehen wird.

Belgien ist ein gutes Beispiel für ein Land, das einen proaktiven Ansatz für diese Herausforderung gewählt hat. Das Land hat eine gründliche Überprüfung seiner Seegesetzgebung durchgeführt, ein Gesetz zur maritimen Sicherheit eingeführt und die Kompetenzen der Behörden, Informationsaustauschmechanismen, neue Anforderungen für die maritime Industrie als auch den Einsatz von Sensoren geklärt.

Auch andere europäische Nachbarn haben das Thema ernst genommen. Das Vereinigte Königreich hat ein neues Gesetz zur maritimen Sicherheit eingeführt, die Marine hat ein spezielles Schiff beschafft, und das nationale Zentrum für maritime Sicherheit des Landes entwickelt einen nationalen Informationsaustauschmechanismus zur Verfolgung verdächtiger Aktivitäten. Auch Italien ist dabei, seine Gesetzgebung und Zusammenarbeit mit der maritimen Infrastrukturindustrie zu überprüfen.

Deutschland hinkt bei der Anpassung seiner maritimen Sicherheitspolitik und -gesetzgebung an die neue Sicherheitslage hinterher. Es muss dem Beispiel anderer europäischer Länder folgen und die Gesetzeslage klären, die Zusammenarbeit unterschiedlicher Behörden prüfen und Grundlagen für eine solide Zusammenarbeit mit der Industrie und anderen Ländern schaffen.

In erster Linie Polizeiaufgaben

Der Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen ist nicht in erster Linie eine militärische Aufgabe. Die Marine spielt eine wichtige Rolle bei der Abschreckung und in der Zusammenarbeit mit der NATO. Dennoch handelt es sich hierbei größtenteils um eine polizeiliche Aufgabe. Die Rolle der Bundespolizei See ist daher von entscheidender Bedeutung. Es geht darum, böswillige Handlungen zu verhindern, abzuschrecken und zu unterbinden. Neue Instrumente, um sicherzustellen, dass die Industrie genau weiß, welche Rolle sie beim Schutz der Infrastruktur spielt, sind von wesentlicher Bedeutung.

Europäische Beiträge

Schließlich steht auch die Frage im Raum welchen Beitrag die Bundesregierung leisten will, die Europäische Maritime Sicherheitsstrategie von 2023 umzusetzen und den neuen Europäischen Expertenrat für die Sicherheit von Unterwasser Daten Kabeln zu stärken.

Christian Bueger ist Professor für Internationale Beziehungen an der Universität Kopenhagen, wo er die Forschungsgruppe für Meeresinfrastruktur leitet. Er ist Direktor von SafeSeas, dem Forschungsnetzwerk für maritime Sicherheit, und Fellow am United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR).

Prof. Bueger ist ein führender Experte für maritime Sicherheit und globale Meerespolitik. In über 180 Publikationen hat er Themen wie maritime Strategie, Seerecht, maritimes Lagebewusstsein und Kapazitätsaufbau untersucht. Mit Tim Edmunds ist er Autor von "Understanding Maritime Security" (Oxford University Press, 2024). Seine aktuelle Forschung entwickelt Richtlinien zum Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen.

Bueger promovierte am Europäischen Hochschulinstitut und hatte Positionen an verschiedenen Universitäten inne. Er arbeitete als Berater für internationale Organisationen wie das Europäische Parlament und die IMO. Seine Arbeit wird regelmäßig in internationalen Medien vorgestellt. Weitere Informationen finden Sie auf seiner Website: www.bueger.info

Endnotes

¹ <https://www.ftm.eu/articles/north-sea-1-suspicious-russian-ships-in-european-waters-and-havens>

² <https://www.ndr.de/nachrichten/mecklenburg-vorpommern/Manoevrierunfaehiger-Tanker-vor-Ruegen-Wie-geht-es-jetzt-weiter,kurzmeldungmv11844.html>

³ Christian Bueger und Tobias Liebetrau. 2023. Critical Maritime Infrastructure Protection: What's the trouble?, Marine Policy 155: 105772, 2023, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105772>

⁴ <https://centerformaritimestrategy.org/publications/natos-contribution-to-critical-maritime-infrastructure-protection/>