

Ministerium für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa
und Verbraucherschutz | Fleethörn 29-31 | 24103 Kiel

Minister

An die
Präsidentin des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Kristina Herbst
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/4551

Kiel, den 24. Februar 2025

**Beantwortung des Fragenkatalogs der Arbeitsgruppe für Energiesicherheit und -
unabhängigkeit, Resilienz und Konnektivität der BSPC vom November 2024**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

mit Schreiben vom 19.12.2024 hatten Sie um Beantwortung eines Fragenkatalogs der
Arbeitsgruppe der BSPC zu den Themen Energiesicherheit und -Unabhängigkeit,
Resilienz und Konnektivität gebeten.

Die Beantwortung finden Sie anbei in Form eines Berichtes. Zum Zwecken der Gliederung
sind die Fragen vorangestellt und die Ressorts, aus denen die Berichtsteile stammen, zu
Beginn der Antwort genannt.

Mit freundlichen Grüßen



Werner Schwarz

Minister für Landwirtschaft,
ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz

Bericht der Landesregierung zum Fragenkatalog der Arbeitsgruppe für Energiesicherheit und -unabhängigkeit, Resilienz und Konnektivität der BSPC vom November 2024

Die Präsidentin des Schleswig-Holsteinischen Landtages hat die Landesregierung mit Schreiben vom 19.12.2024 aufgefordert, einen Fragenkatalog der Arbeitsgruppe der BSPC zu den Themen Energiesicherheit und -Unabhängigkeit, Resilienz und Konnektivität zu beantworten.

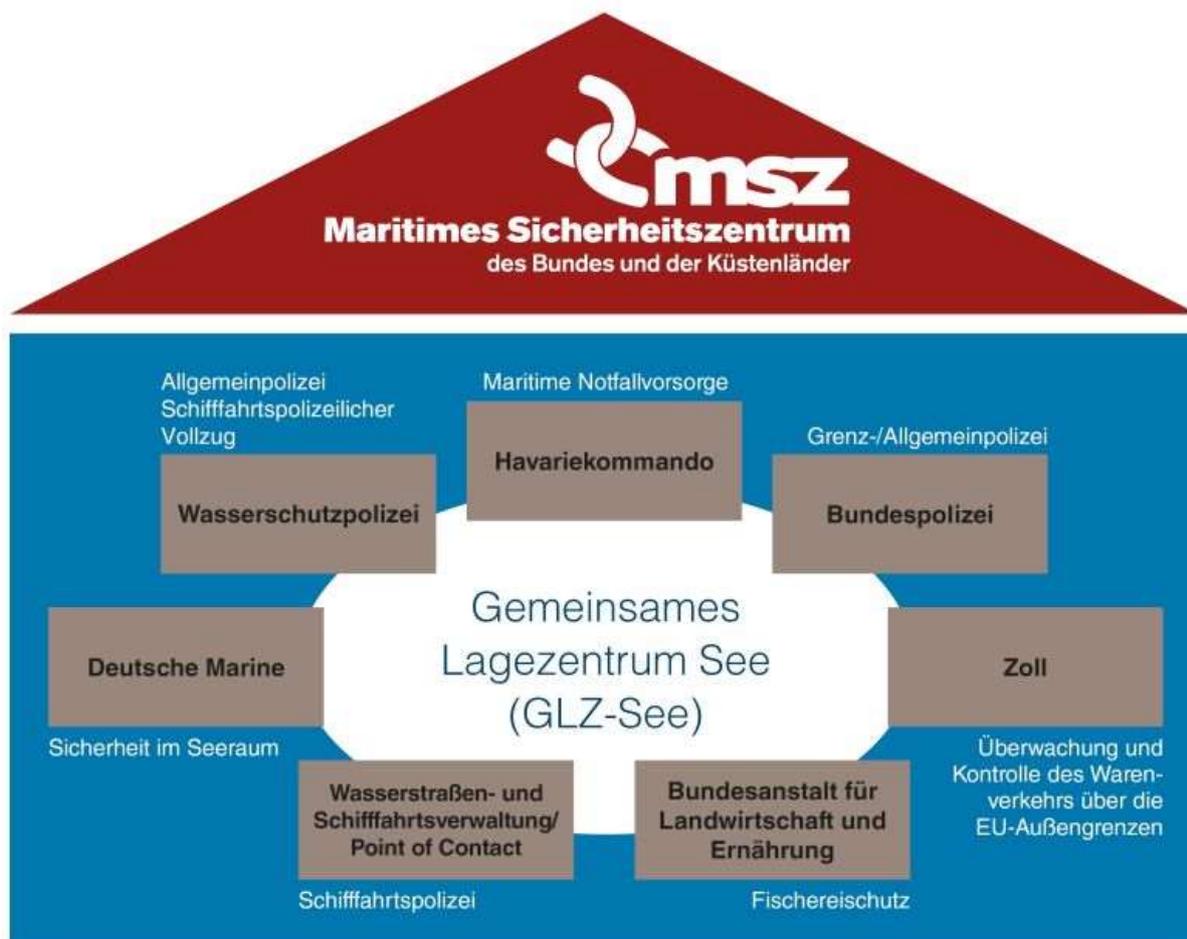
Zu 1: Welche Maßnahmen gibt es derzeit, um die Aktivitäten der Schattenflotte in der Ostsee zu überwachen und zu regulieren, und wie können diese durch regionale und internationale Zusammenarbeit, einschließlich eines verbesserten Informationsaustauschs und schneller Reaktionsmechanismen, verbessert werden?

Das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) ist das maritime Kompetenzzentrum der operativen Kräfte des Bundes und der Küstenländer und hat seinen Sitz in Cuxhaven. Alle für die maritime Sicherheit zuständigen Sicherheitsbehörden sind hier in einem leistungsstarken Netzwerk vereint.

Die gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer (Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein) besteht aus:

- der Bundespolizei,
- dem Zoll,
- der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung,
- der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes,
- der Deutsche Marine,
- den Wasserschutzpolizeien der fünf Küstenländer und
- dem Havariekommando.

Im Interesse der nationalen und internationalen Schifffahrt sowie der Sicherheit vor der deutschen Küste werden die fachlichen Kompetenzen der im Netzwerk vertretenen Partner im Gemeinsamen Lagezentrum See (GLZ-See) gebündelt. Von dort wird die Arbeit aller Partner zur Gewährleistung der maritimen Sicherheit („Safety“ und „Security“) auf See gebündelt und 24/7 betrieben.



Die Bündelung der Fachkompetenzen im GLZ-See und die Beibehaltung der Zuständigkeiten aller Partner ermöglichen einen optimalen Informationsfluss und stellen eine größtmögliche Flexibilität sicher. Somit ist eine optimale Überwachung der Schifffahrt an der gesamten deutschen Küste und den seewärtigen Hafenzufahrten gewährleistet.

Die im MSZ vertretenen Partner des Bundes und der Küstenländer nehmen Aufgaben in Bezug auf die allgemeinpolizeiliche Gefahrenabwehr, die Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten, die maritime Notfallvorsorge, die Bewältigung maritimer Großschadenslagen, den schiffahrtspolizeilichen Vollzug, den grenzpolizeilichen Schutz, die zollrechtliche Überwachung, den Fischereischutz und die Überwachung der Sicherheit im Seeraum wahr.

Die Leitung von Einsatzmaßnahmen sowohl im Alltagsbetrieb als auch bei besonderen Lagen obliegt der jeweils örtlich und sachlich zuständigen Behörde. Für besonders schwerwiegende Einsatzlagen werden spezielle Organisationsformen aktiviert

und polizeiliche Taktiken angewendet. Komplexe Schadenslagen werden vom Einsatzstab des Havariekommandos abgearbeitet.

Zur Überwachung und Monitoring des Schiffsverkehrs über besonders wichtigen Versorgungs- und Kommunikationsverbindungen ist das MSZ jüngst durch eine „Analyseeinheit Maritime Sicherheit“ innerhalb des GLZ See ertüchtigt worden. Die Mitarbeitenden nehmen dort eine unterstützende Lagebewertung und -darstellung, die Erfassung von Anomalien in den besonders betroffenen Seegebieten sowie einen fortlaufenden Informationsaustausch vor. Diese Tätigkeiten umfassen die maritime KRITIS auf Nord- und Ostsee. Die Besetzung erfolgt paritätisch durch die Partner im MSZ.

Das MSZ unterhält ferner enge und vertrauensvolle Kontakte zu den Küstenwachzentren der Nordsee- und Ostseeanrainer.

Bundespolizei, Zoll und Landespolizei betreiben gemeinsam mit den dänischen Partnerbehörden in Padborg ein Gemeinsames Zentrum. Neben der deutsch-dänischen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Kriminalitätsbekämpfung und Prävention werden hier insb. Rechtshilfeersuchen mit den skandinavischen Ländern bearbeitet.

Die Überwachung der sogenannten Schattenflotte in der Ostsee erfolgt auf See in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) durch die Bundespolizei und den Zoll sowie durch die Landespolizeien im Küstenmeer. Eine enge Abstimmung mit dem Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven (MSZ) und den benachbarten Behörden ist sichergestellt. Die Hafenverwaltung kann insoweit nur auf ihren Aufgabenbereich beschränkt und zusammen mit der Schifffahrtspolizei des Bundes Aktivitäten im Hafen überwachen.

Zu 2.: Gibt es Pläne zur Verstärkung gemeinsamer Marine-Patrouillen oder Überwachungssysteme als Teil dieser umfassenderen Bemühungen?

Die Partnerbehörden im MSZ sind gemeinsam in einem engen und ständigen Austausch in dieser Frage. Abgestimmte Streifen- und Präsenzpläne auf See und eine enge Abstimmung bei Einsätzen finden bereits statt. Überwachungsmaßnahmen auch mit Hilfe von Drohnen sowohl über als auch unter Wasser sind Gegenstand der Prüfungen insb. bei den Bundesbehörden und der Deutschen Marine. Ferner erfolgt

eine regelmäßige Abstimmung mit dem NATO COE CSW einschließlich gemeinsamer Übungen zum Thema.

Zu 3.: Welche Rechtsauffassung vertreten die Regierungen zu den jüngsten Vorfällen in der Ostsee? Verfügen die Regierungen über Verfahren oder Leitlinien für den Umgang mit ähnlichen Vorfällen in der Zukunft? Wie sieht der Aktionsplan der Regierungen in solchen Fällen aus?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu 4.: Welche koordinierten Maßnahmen können ergriffen werden, um den Schutz kritischer Offshore-Infrastrukturen, wie Unterseekabel und Pipelines, vor potenzieller Sabotage zu verbessern?

Der Gesetzesentwurf zum KRITIS-Dachgesetz (KRITIS-DachG) sollte der Umsetzung der am 16. Januar 2023 in Kraft getretenen EU-Richtlinie über die Resilienz kritischer Einrichtungen (Critical Entities Resilience-CER-Richtlinie) EU-Richtlinie 2022/2557 nachkommen, die einen einheitlichen europäischen Rechtsrahmen zur Stärkung der Resilienz kritischer Infrastrukturen (KRITIS) in mindestens elf Sektoren gegen Gefahren, auch außerhalb des IT-Schutzes im Binnenmarkt, schaffen soll. Ziel der Richtlinie ist es, einheitliche Mindestverpflichtungen für kritische Einrichtungen festzulegen und deren Umsetzung durch kohärente, gezielte Unterstützungs- und Aufsichtsmaßnahmen zu garantieren.

In dem aktuellen Entwurf werden die besonderen Schutzanforderungen maritimer Infrastrukturen bei der Erstellung nationaler Risikoanalysen und Risikobewertungen berücksichtigt. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und die Bundesnetzagentur sollen Informationen mit Bezug zu maritimen Infrastrukturen in der ausschließlichen Wirtschaftszone austauschen und zur Stärkung der Resilienz der Betreiber kritischer Anlagen im Bereich maritimer Infrastrukturen in der ausschließlichen Wirtschaftszone zusammenwirken

Aufgrund der vorzeitigen Auflösung der Bundesregierung konnte das KRITIS-DachG in der aktuellen Legislaturperiode nicht mehr verabschiedet werden und wird durch die künftige Bundesregierung zu regeln sein.

Die internationale Zusammenarbeit kann auf diesem Feld sicher noch ausgebaut und intensiviert werden. Aktuell haben die Regierungschefinnen und -chefs von Däne-

mark, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Polen, Schweden und Deutschland in Helsinki ein gemeinsames Statement zur Lage abgegeben. Die NATO hat in diesem Zusammenhang aktuell mit der Aktion „Baltic Sentry“ Maßnahmen zur Erhöhung der Überwachung und Abschreckung in der Ostsee aufgenommen, daran wird sich auch die Bundeswehr mit Flugzeugen und Schiffen beteiligen.

Hinzuweisen ist aber auch auf die Betreiberverantwortung für den Schutz ihrer eigenen Einrichtungen. Zukünftig muss ggf. auch über neue bauliche Vorschriften zur Verlegung von Unterwasserpipelines und -kabeltrassen nachgedacht werden. Ein tiefes Eingraben der Strukturen in den Meeresgrund in den üblicherweise von der Schifffahrt genutzten Seegebieten bis zu einer bestimmten Tiefe und in den küstennahen flacheren Gewässern sollte geprüft werden.

Schutzbarrieren (gegen Ankerzug) sind unter Wasser naturgemäß nur schwer zu errichten und müssten enorme Strecken überbrücken.

Hier gilt es zu unterscheiden, ob es um Überwachung im Bereich der 12 Seemeilenzone, der ausschließlichen Wirtschaftszone oder der hohen See geht. In letzterer bestehen für die Staaten außerhalb der Schutzbereiche von festen Bauten, wie zum Beispiel Konverterstationen, keine rechtlichen Kompetenzen zu Maßnahmen gegen private Schädiger. Im Falle hoheitlicher Angriffe wird diskutiert, unter welchen Voraussetzungen derartige Angriffe als Kriegshandlungen völkerrechtlich zur Verteidigung ermächtigen. Die Rechtslage ist hier aber unklar. In der Praxis dürfte die Hauptproblematik auch darin liegen, vorsätzliche Schadensverursachungen einzelnen Verursachern zuzuordnen. Daher dürfte der wirksamste Schutz in einer verbesserten Überwachung der Anlagen liegen. Diese Aufgabe wird von den Polizeibehörden und der Marine wahrgenommen und sollte verstärkt werden.

Zu 5.: Gibt es einen Rahmen für den Austausch von nachrichtendienstlichen Informationen und schnelle Reaktionsmechanismen zwischen den Ostseestaaten im Falle ähnlicher Vorfälle? Wenn nicht, wie können die Ostseestaaten zusammenarbeiten, um einen solchen zu schaffen?

Die Antwort basiert auf Angaben des Bundesamtes für Verfassungsschutz (BfV), da die Landesregierung keine Befugnisse hat, international tätig zu werden.

Das BfV steht im ständigen Austausch mit seinen europäischen Partnerdiensten. Dies gilt auch für Bedrohungen durch die russische Schattenflotte sowie die Bedrohung von kritischer Infrastruktur. Im Falle von akuten Bedrohungslagen ist in diesem Rahmen auch ein kurzfristiger Austausch mit den Partnern gewährleistet.

Die Spionageabwehr des BfV steht ebenso mit den nationalen wie internationalen Partnern – auch in maritimen Fragen – im ständigen Austausch. Auch hier ist eine kurzfristige Kontaktaufnahme auf etablierten Wegen möglich, so dass Erkenntnisse zeitnah übermittelt werden können.

Zu 6: Welche Unterstützungsmechanismen können mobilisiert werden, um sicherzustellen, dass alle Nationen in der Region über die notwendigen Ressourcen und technischen Fähigkeiten verfügen, um wirksam auf solche Herausforderungen zu reagieren?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4, 5 und 7 verwiesen.

Zu 7.: Welche Rolle können regionale und internationale Organisationen wie der Ostseerat (CBSS) und die internationale Schifffahrts-Organisation (IMO), bei der Verwirklichung einer größeren zwischenstaatlichen Zusammenarbeit in diesen Fragen spielen?

Der Ostseerat (englisch Council of the Baltic Sea States, kurz CBSS) arbeitet vor allem unter dem Dach seiner Langzeitpriorität „Safe and Secure“ in zahlreichen Projekten zum Thema Ausbau der ostseeweiten Resilienz und Krisenbereitschaft mit allen demokratischen Ostseeanrainerländern zusammen (inklusive Norwegen und Island). In gut ausgebauten Netzwerken von Experten, Beamten und Fachleuten wird zielgerichtet bereits über viele Jahrzehnte im Zivil- und Katastrophenschutz auf Land und See an gemeinsamen Strukturen und Lösungen gearbeitet.

Um die Bevölkerung bestmöglich auch transnational zu schützen, arbeitet der CBSS mit Fachleuten des Katastrophenschutzes aller Länder zusammen. Er verfügt außerdem über zwei spezialisierte Fokusgebiete zum Schutz der Schwächsten: die Expertengruppe für gefährdete Kinder und die Task Force gegen Menschenhandel. Diese Gruppen, die sich aus Vertretern der zuständigen Ministerien und Behörden der Mitgliedstaaten zusammensetzen, setzen sich für die Rechte von gefährdeten Kindern ein und bekämpfen kriminelle Handlungen der Ausbeutung in ihren verschiedenen Formen.

Für 2024/2025 hat Estland den Vorsitz des CBSS inne. Die estnischen Schwerpunkte liegen im Rahmen der Priorität „Safe and Secure Region“ beim ostseeweiten Katastrophenschutznetz (CPN) auf der praktischen Zusammenarbeit. Der Fokus liegt auf der Sensibilisierung der Bevölkerung für Krisen und die Einbeziehung von Freiwilligen (einschließlich junger Menschen) in den Katastrophenschutz. Der Austausch von bewährten Methoden bei der Entwicklung von Frühwarnsystemen wird fortgesetzt. Darüber hinaus wird besonderes Augenmerk auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit Massenevakuierungen und Notunterkünften gelegt.

Die Sicherheit im Ostseeraum wird durch die Unterstützung der operativen Zusammenarbeit im Rahmen des Baltic Sea Border Control Cooperation-Forums weiter verbessert, wobei der Schwerpunkt auf der Erhöhung des Situationsbewusstseins und der Bereitschaft in Bezug auf unerwartete Ereignisse liegt.

Mit Bezug auf eine Zusammenarbeit im Energiebereich gibt es vergleichsweise wenig gemeinsame Aktivitäten und seit 2015 keine festen Strukturen mehr für eine Kooperation.

Mit der Erklärung von Marienborg (31.8.2022), die auf Einladung der dänischen Regierungschefin Mette Frederiksen von den Regierungschefinnen und -chefs von acht Mitgliedsländern unterzeichnet wurde, wurde das ambitionierte Ziel des Ausbaus der Offshore Windenergie in der Ostsee von 2.8 GW auf 19.6 GW bis 2030 ausgegeben.

Im Rahmen der deutschen CBSS-Präsidentschaft in 2022/23 wurde das Thema Offshore-Wind ebenfalls aufgegriffen. Besonderer Fokus wurde während des deutschen Vorsitzes auf drei Schlüsselbereiche gelegt, die für die Sicherheit und Resilienz der Menschen von besonderer Bedeutung sind: die Bergung von Munitionsaltlasten in der Ostsee, die Förderung von Jugendbeteiligung und den Ausbau von Offshore-Windenergie.

Der Ausbau von Offshore-Windenergie war vor dem Hintergrund einer durch den russischen Angriffskrieg notwendig gewordenen Erhöhung europäischer Energiesouveränität als Schwerpunkt definiert worden. In der sogenannten „Berlin Declaration“ haben die Ostseeratsmitglieder unter anderem die sicherheitspolitische Notwendigkeit des Ausbaus der Offshore-Windenergie in der Ostsee unterstrichen. In dieser Erklärung verpflichteten sie sich zu ambitionierten Ausbauzielen für Offshore-Wind in der

Ostsee: Bis 2030 soll die Offshore-Windkraftleistung in der Ostsee versiebenfacht werden.

Das Thema Offshore-Windenergie wurde in den Folge-Präsidentschaften von Finnland 2023/24 und jetzt Estland nicht aktiv weiterverfolgt.

Um diese politischen Ziele insbesondere auch in die Privatwirtschaft zu tragen, veranstaltete das Auswärtige Amt – gemeinsam mit Dänemark – am 9. Mai 2023 im Auswärtigen Amt das „Baltic Offshore Wind Forum“. Rund 300 Teilnehmende nahezu aller Ostseeratsstaaten - aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft – konnten sich zum Thema Offshore-Wind austauschen. Das Forum wurde von der deutschen Außenministerin eröffnet, gemeinsam mit ihrem dänischen und ihrem finnischen Amtskollegen.

Die Umsetzung geht derzeit wohl nur schleppend voran, da z. B. Schweden und Finnland wieder vermehrt auf Atomenergie setzen. Dies wird u. a. mit der Bedrohungs- und militärischen Lage begründet, die im Konflikt zu Offshore-Windanlagen steht. Polen und die Baltischen Staaten sind diesbezüglich aktiver, so gibt es z. B. in der Region Pommern jährlich eine Offshore-Windmesse, die sich auf die Ausbildung von Fachkräften für die Branche spezialisiert.

Das unter dem Dach des CBSS für viele Jahre operierende BASREC-Format (Baltic Sea Region Energy Cooperation) wurde 2015 überarbeitet. Es finden seither keine regelmäßigen Treffen statt. Die Initiative, ein Treffen auf Ebene der GSEO (Gruppe hoher Energiebeamter) zu einem Energiethema von gemeinsamem Interesse vorzuschlagen, kann von jedem der BASREC-Länder ergriffen werden, wenn sie einen solchen Bedarf sehen. Im Rahmen des überarbeiteten Formats sind jedoch vorerst keine BASREC-Treffen auf Ministerebene vorgesehen.

Vor dem überarbeiteten Format war BASREC ein Prozess auf Ministerebene mit einem Mandat für einen Zeitraum von drei Jahren. Die Ministertreffen wurden nach Bedarf abgehalten, mindestens einmal im dritten Jahr gegen Ende des Dreijahreszeitraums. Die Präsidentschaft wechselte zwischen den Mitgliedsländern vom 1. Juli bis zum 30. Juni des folgenden Jahres. BASREC stand unter der Schirmherrschaft des Ostseerates (CBSS) und befasste sich mit Fragen der Energie- und energiebezogenen Klimapolitik in der Region.

Auf den Ministertreffen verabschiedeten die Energieminister jeweils ein Communiqué, in dem die genauen Tätigkeitsbereiche der Energiezusammenarbeit bis zum nächsten Ministertreffen festgelegt wurden.

Die Gruppe hoher Energiebeamter (GSEO) war das Gremium, das für die Umsetzung der von den Energieministern auf den Ministertreffen getroffenen Entscheidungen und Empfehlungen verantwortlich war.

Der Vorsitz von BASREC führte die täglichen Arbeiten durch und hatte eine Sekretariatsfunktion. Das Land, das den Vorsitz innehatte, war für die Finanzierung eines Sekretariats während seines Vorsitzes verantwortlich.

Das Exekutivkomitee (ExCom) unterstützte den Vorsitz bei seiner Arbeit und sorgte für Kontinuität in der Arbeit während des Vorsitzes. ExCom setzte sich aus dem vorherigen, dem aktuellen und dem folgenden Vorsitz ab Juli nach dem Ministertreffen zusammen (die Zusammensetzung wechselte dementsprechend jedes Jahr).

Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen im Bereich Energiesicherheit im Ostseeraum könnte ein Neubeginn dieses Formats der Zusammenarbeit geprüft werden.

Die Rolle internationaler Organisationen wie der IMO kann darin liegen, dass sie das Seerechtsübereinkommen von 1982 im Hinblick auf die neuen Bedrohungslagen fortentwickeln. Dies wird aber ein langer Prozess werden, der sich wahrscheinlich in Dekaden bemisst. Darüber hinaus können natürlich regionale Organisationen der derzeit wichtigsten Sanktionsmöglichkeit, nämlich der fortlaufenden und verbesserten Überwachung, durch entsprechende Absprachen und Zusammenarbeit zu einer größeren Wirksamkeit verhelfen.

Zu 8.: Welche spezifischen Lücken oder Beschränkungen bestehen in den bestehenden Rechtsrahmen, wie z.B. dem UN- Seerechtsübereinkommen (UNCLOS), in Bezug auf die Bekämpfung illegaler Aktivitäten wie Sabotage von Unterwasserinfrastrukturen oder Schattenflottenoperationen? Gibt es laufende oder geplante Initiativen, um diese Lücken auf regionaler oder internationaler Ebene zu schließen, auch durch neue Abkommen oder Änderungen bestehender Übereinkommen?

Derzeit wird geprüft, ob eine Ermächtigungsgrundlage in das Gefahrenabwehrrecht des Landes eingeführt werden kann, die es der Polizei ermöglicht, den Schiffsverkehr insbesondere im Bereich kritischer Infrastruktur im Küstenmeer nach Möglichkeit anlasslos, jedenfalls aber bei einer möglichst niedrigen Eingriffsschwelle zu kontrollieren.

Eine Arbeitsgruppe der Außenministerien der Anrainerstaaten wird über rechtliche Maßnahmen beraten, die gegen Schiffe eingesetzt werden können, welche Schäden verursachen. Gegebenenfalls werden auch zusätzliche Maßnahmen im Rahmen der EU und der nationalen Gesetzgebung nötig.¹

Die bestehenden Abkommen befassen sich nur sehr rudimentär mit dem Schutz von Infrastruktur auf See. Für die Bekämpfung von Sabotage von Unterwasserinfrastrukturen gibt es derzeit keinen rechtlichen Rahmen. Der Abschluss zwischenstaatlicher Abkommen erfolgt durch den Bund. Aktivitäten hierzu sind im Hafenreferat nicht bekannt.

Zu 9.: Wie können rechtliche Zuständigkeiten, wie sie im UNCLOS festgelegt sind, dynamischer angewandt werden, um die Region zu schützen?

Schutzmaßnahmen müssen den rechtlichen Rahmen, der durch das Seevölkerrecht gesetzt wird, respektieren. Da hier viele Rechtsfragen noch im Werden oder in der Klärung sind, gilt es, hierzu entsprechende gemeinsame Rechtsauffassungen der Ostsee Anrainer zu entwickeln, damit hier Handlungssicherheiten verbessert werden können. Auch sollten die Handlungsspielräume, die für die Ostsee Anrainerstaaten im Rahmen ihrer Zwölfmeilenzone und ihrer ausschließlichen Wirtschaftszone möglicherweise bestehen, ausgenutzt und im rechtlich zulässigen Sinne erweitert werden. Hierbei handelt es sich in der Bundesrepublik allerdings um Aufgaben, die vom

¹ <https://www.bundeskanzler.de/bk-de/aktuelles/bk-statement-nato-treffen-2330154>

Bund wahrgenommen werden müssen. Es wird ergänzend unter anderem auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Zu 10.: Sind die demokratischen Ostseestaaten angesichts der jüngsten Konsultationen zwischen dem polnischen Premierminister und den Staats- und Regierungschefs der nordischen und baltischen Länder bereit, ein regelmäßiges hochrangiges Treffen des Ostseerats auf der Ebene der Regierungschefs einzurichten, um ein koordiniertes und einheitliches Vorgehen beim Schutz Kritischer Infrastrukturen und der maritimen Sicherheit zu gewährleisten? Welche Schritte können unternommen werden, um die Wiederaufnahme solcher Treffen zu erleichtern?

Die Landesregierung S-H fordert seit einigen Jahren die Wiederaufnahme der regelmäßigen Gipfeltreffen von Staats- und Regierungschefs im Rahmen des CBSS (zuletzt in Stralsund 2011). Gerade vor dem Hintergrund der zunehmend angespannten geopolitischen Situation im Ostseeraum, sollte dieses Format im Rahmen der vorhandenen Organisationen wieder aufgegriffen werden. Auch die unter 7. aufgeführte Zusammenarbeit der Energieministerien sowie weiterer Fachministerien sollte aktiviert werden, um Krisenpotenzial zu minimieren. Die vorhandenen Strukturen z.B. des CBSS sollten genutzt werden.

In diesem Zusammenhang hat die Landesregierung es sehr begrüßt, dass die Staats- und Regierungschefinnen und -chefs der NATO-Ostseeanrainer am 14. Januar 2025 relativ kurzfristig in Helsinki zusammengekommen sind, um die Probleme, die auch von dieser BSPC Arbeitsgruppe in Angriff genommen werden, zu besprechen.

Solche ad hoc Treffen zeigen zum einen, dass die Lage ernst ist und zum anderen, dass die Verbindungen unter den Anrainerstaaten gut und auf informellem Wege funktionieren. Dies ist sicherlich eine Errungenschaft der langjährigen Ostseekooperation. Dennoch wäre es wünschenswert, diese Begegnungen würden im Rahmen der etablierten Organisationen und Institutionen stattfinden.

Begrüßt wird auch der in Helsinki getroffene Beschluss, die gemeinsame Überwachung der Ostsee zu verbessern, rechtliche Maßnahmen gegen Schiffe auszuloten, die Schäden verursachen, und die Sanktionen gegen die sogenannte Schattenflotte auszuweiten.