AUSSEN- UND SICHERHEITSPOLITIK 26.11.2026 | Deniz Kocak

Chronisch seeblind

Europas strategische Autonomie endet bislang an der Küste. Dabei entscheidet sich gerade auf dem Meer, wie sicher und unabhängig wir sind.

Seit der Sabotage der Nord-Stream-Pipelines im Jahr 2022 steht das Meer weit oben auf der politischen Agenda Europas. Es folgten Schäden an Unterseekabeln in der Ostsee und Angriffe der Huthi im Roten Meer. Doch die jüngste Aufmerksamkeit für die Meere täuscht darüber hinweg, dass Europa weiterhin an einer grundlegenden „Seeblindheit" leidet: Europa reagiert zwar auf Vorfälle auf See, plant aber nicht mit Blick auf das Meer. Sowohl Entscheidungsträger als auch die breite Öffentlichkeit unterschätzen gleichermaßen die Rolle des Meeres in Friedens- und Kriegszeiten.

Dies zeigt besonders deutlich die Politik der EU zur wirtschaftlichen Sicherheit, mit der sie nach eigenem Anspruch ihre strategische Autonomie stärken will. Die Strategie von 2023 stuft Pipelines und Unterseekabel als kritische Infrastruktur ein. Ihre Aktualisierung vom Dezember 2025 erwähnt zwar Häfen und Schiffbau, allerdings nur als Fragen der Industrie und der Eigentumsverhältnisse. Doch keines der beiden Dokumente führt Schifffahrtswege oder Meerengen auf. Auch der Begriff „maritime Sicherheit" fehlt, obwohl die EU seit 2014 über eine eigene Strategie zu diesem Thema verfügt. Europas Versorgung hängt jedoch vom Meer ab. Der Großteil des interkontinentalen Warenhandels findet auf dem Seeweg statt. Norwegen, mittlerweile Deutschlands größter Gaslieferant, leitet sein Gas durch Pipelines auf dem Meeresboden der Nordsee. Auch die weltweite Kommunikation einschließlich des Internetverkehrs läuft über Unterseekabel.

Eine Politik der strategischen Autonomie, die Schifffahrtsrouten ausblendet und Kabel erst nach einem aufgetretenen Schaden schützt, endet an der Küste. Was Europa dabei übersieht und wie stark es von diesen Verbindungen abhängt, lässt sich am Roten Meer, an der Ostsee und am Südchinesischen Meer ablesen.

Das Rote Meer zeigt, wie schnell diese Abhängigkeit zur Belastung werden kann. Im November 2023 begann die jemenitische Huthi-Miliz,

Handelsschiffe anzugreifen. Vier der weltweit größten Reedereien leiteten ihre Schiffe daraufhin um das Kap der Guten Hoffnung um. Die EU startete 2024 die „Operation Aspides“, um die Handelsschifffahrt im Roten Meer zu schützen.

Europa handelt erst, wenn die Bedrohung bereits da ist.

Doch die Mission machte deutlich, dass Europa erst handelt, wenn die Bedrohung bereits da ist. Die Mitgliedstaaten stellten nicht genügend Mittel bereit, um die Mission effektiv durchzuführen. Von Beginn an wurden mindestens zehn Schiffe als notwendig erachtet. Im September 2026 waren jedoch nur sechs Schiffe im Einsatz. Italien erwog unterdessen, eigene Kriegsschiffe einzusetzen, um italienische Handelsschiffe durch die Meerenge Bab al-Mandab zu eskortieren, anstatt auf eine Reaktion der EU zu warten. Europa scheint derzeit nicht in der Lage zu sein, eine Schifffahrtsroute, von der seine Versorgung abhängt, aus eigener Kraft zu sichern. Das ist der Preis eben dieser „Seeblindheit“.

In der Ostsee stellt sich dagegen die Frage, wer auf See überhaupt eingreifen und die Verursacher von Schäden belangen darf. Die Europäische Kommission stuft den Tanker „Eagle S“ als Teil der russischen „Schattenflotte“ ein. Er steht im Verdacht, im Dezember 2024 seinen Anker rund 90 Kilometern weit über den Meeresboden geschleift und dabei mehrere Kabel im Finnischen Meerbusen beschädigt zu haben. Eines davon ist das Stromkabel „Estlink 2“, welches Finnland und Estland verbindet. Zwei Gerichte haben seitdem widersprüchlich darüber geurteilt, ob Finnland berechtigt ist, den Fall strafrechtlich zu verfolgen, da der Schaden außerhalb seiner Hoheitsgewässer entstanden ist. Die Angeklagten sind unterdessen längst in ihre Heimatländer zurückgekehrt.

Dieser Vorfall offenbart eine Lücke in Europas wirtschaftlicher Sicherheit. Dass die Europäische Union Unterseekabel zur kritischen Infrastruktur zählt, nützt wenig, wenn auf See strittig bleibt, wer zuständig ist. Diese Rechtsunsicherheit verringert das Risiko, dass die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden. So wird ein Schiff mit schleifendem Anker zu einem billigen Werkzeug, um Infrastruktur zu stören.

Die NATO und die EU haben inzwischen Maßnahmen ergriffen. Nach einer Reihe von Kabelschäden in der Ostsee startete die NATO im

Januar 2025 die Überwachungsmission *Baltic Sentry*. Die EU folgte im Februar mit einem Aktionsplan zur Sicherheit von Unterseekabeln. Beide Maßnahmen sind zu begrüßen, wurden jedoch erst *nach* den Schäden eingeleitet.

Auch für Deutschland wird die Frage der Zuständigkeit dringlicher, weil zunehmend kritische Infrastruktur auf See entsteht. Bis Ende Juni 2026 waren in der deutschen Nord- und Ostsee Windparks mit einer Gesamtleistung von 10,8 Gigawatt in Betrieb. Bis 2032 könnte sich diese Leistung fast verdreifachen. Das seit März 2026 geltende KRITIS-Dachgesetz verpflichtet die Betreiber zur Einhaltung von Mindestsicherheitsstandards. Doch keine Auflage für die Betreiber kann verhindern, dass ein Tanker seinen Anker kilometerweit über den Meeresboden schleift. Wer schützt diese Infrastruktur also, wenn eine Bedrohung jenseits der Hoheitsgewässer entsteht?

Was derzeit die Gerichte im Ostseeraum beschäftigt, ist für die Philippinen seit mehr als einem Jahrzehnt Alltag. China erhebt Anspruch auf weite Teile des Südchinesischen Meeres. Im Januar 2013 leiteten die Philippinen gemäß dem Seerechts-Übereinkommen der Vereinten Nationen ein Schiedsverfahren gegen ihren maritimen Nachbarn ein. Im Juli 2016 entschied das Schiedsgericht schließlich, dass China keine Rechtsgrundlage für historische Ansprüche auf Ressourcen innerhalb der sogenannten *Nine-Dash-Line* habe. Peking erkennt das Urteil bis heute nicht an und argumentiert, das Schiedsgericht sei nicht zuständig gewesen.

Der Druck auf die Philippinen hielt auch nach dem Schiedsspruch an. Im April 2024 etwa setzte die chinesische Küstenwache am Scarborough-Riff Wasserwerfer gegen ein Schiff der philippinischen Küstenwache und ein Schiff der Fischereibehörde ein. Wie in der Ostsee bleibt dieser Druck unterhalb der Schwelle eines bewaffneten Konflikts. Für die Küstengemeinden auf den Philippinen geht es dennoch um ihre Lebensgrundlagen – um Ernährungssicherheit. Mehr als 2,5 Millionen Menschen im Land leben von der Fischerei; Fisch sowie Fischprodukte machen 11,7 Prozent der typischen Ernährung aus.

Die Situation im Südchinesischen Meer zeigt Europa, dass maritime Sicherheit weit über Seewege und Pipelines hinausreicht. Der Politikwissenschaftler Christian Bueger hat ein viel zitiertes Rahmenkonzept vorgeschlagen, das vier miteinander verbundene Bereiche der maritimen Sicherheit unterscheidet. Gemeint sind nationale Sicherheit, Meeresumwelt, wirtschaftliche Entwicklung und menschliche Sicherheit. Druck unterhalb der Kriegsschwelle entsteht oft dort, wo sich diese Bereiche überschneiden. Am Scarborough-Riff beispielsweise

betrifft der Konflikt zugleich die Fischer, die Meeresumwelt und die zuständigen Behörden. Aber auch vor der deutschen Küste hängen diese Felder zusammen, denn Schifffahrt, Offshore-Windparks, Kabel und Pipelines liegen dort dicht beieinander in derselben Wirtschaftszone.

Wer Energie und Rohstoffe sichern will, muss auch die Transportwege schützen.

Wenn es Europa ernst damit ist, seine wirtschaftliche Sicherheit zu schützen, muss es beginnen, über die eigene Küstenlinie hinauszuschauen. Schifffahrtswege und Meerengen erfordern dieselben Risikobewertungen, wie sie bereits für kritische Rohstoffe durchgeführt werden. Wer Energie und Rohstoffe sichern will, muss auch die Transportwege schützen, über die diese befördert werden. In ihrer Mitteilung vom Dezember 2025 hat die Europäische Kommission selbst die Notwendigkeit anerkannt, über einen reaktiven Ansatz hinauszugehen. Die Frage ist, ob daraus auch konkrete Maßnahmen zum Schutz von Europas maritimen Versorgungswegen folgen.

Deutschlands wachsende Offshore-Infrastruktur macht diese Fragen besonders dringlich. Das neue KRITIS-Dachgesetz verpflichtet die Betreiber, ihre Anlagen zu schützen. Es sieht zwar eine Zusammenarbeit zwischen verschiedenen deutschen Behörden vor, legt jedoch nicht fest, welche Behörde für die Überwachung von Kabeln, Pipelines und Windparks außerhalb der Hoheitsgewässer die Führung übernimmt und welche im Falle einer Bedrohung eingreift. Diese Lücke muss geschlossen werden.

Klare Zuständigkeiten schaffen Rechtssicherheit für Behörden und Gerichte, am Seerecht ändern sie jedoch nichts. Außerhalb der Hoheitsgewässer lassen sich ausländische Schiffe kaum kontrollieren, wenn der Flaggenstaat nicht mitwirkt. Berlin sollte daher auch Abkommen aushandeln, in denen Flaggenstaaten Kontrollen ihrer Schiffe vorab gestatten.

Ein weiterer Ansatzpunkt liegt im Südchinesischen Meer, denn rund 40 Prozent des EU-Außenhandels führen hindurch. Über die von der EU eingerichtete *Indo-Pacific Regional Information Sharing*-Plattform (IORIS) tauschen Behörden im Indopazifik seit 2018 Lageinformationen aus. Diese Plattform hat unter anderem dazu beigetragen, die illegale Fischerei zu bekämpfen. Die philippinische Küstenwache und die Schifffahrtsbehörde MARINA traten der

Plattform im Jahr 2023 bei. Die EU kann darauf aufbauen und mit Manila beim Schutz von Fischgründen, Meeresumwelt und Seekabeln enger zusammenarbeiten. Dies würde Küstengemeinden unterstützen und gleichzeitig die Glaubwürdigkeit Europas als Fürsprecher des Seerechts stärken.

Über die Autonomie Europas wird auch auf See entschieden. Doch solange Berlin und Brüssel das Meer nur dann zur Kenntnis nehmen, wenn ein Kabel reißt, bleibt Europas strategische Autonomie ein Projekt, das auf das Festland beschränkt ist.



Deniz Kocak
Hamburg

Dr. Deniz Kocak ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Helmut-Schmidt-Universität in Hamburg sowie am *German Institute for Defence and Strategic Studies* (GIDS). Er koordiniert den interdisziplinären Forschungsschwerpunkt Maritime Sicherheit (iFMS).