

GEFAHR EINER ÖLKATASTROPHE VOR DEUTSCHER KÜSTE



Wiebke Denkena, Oliver Worm
24. September 2024

Wer auf Darß-Zingst oder Fehmarn Urlaub macht und ein gutes Fernglas dabei hat, kann sie zählen: die maroden, schlecht versicherten Tanker, die Russland für seine Ölexporte nutzt. Mit gefährlicher Ladung fahren sie täglich entlang der deutschen Ostseeküste. Unsere Datenrecherche zeigt: Das Risiko einer Ölkatastrophe ist so hoch wie lange nicht.

Seitdem die EU den Import russischen Öls gestoppt hat, verschifft Russland mehr Rohöl per Schiff. Ein Sanktionspaket der G7-Staaten verbietet westlichen Reedereien und Schiffsversicherungen, sich an russischen Rohölexporten über 60 Dollar pro Barrel zu beteiligen.¹ Russland umgeht diese Sanktionen, indem es Schiffe anderer Reedereien mit anderen Versicherungen für seine Exporte nutzt.

Diese Schiffe der sogenannten Schattenflotte sind oft alt und in schlechtem Zustand.² Viele Tanker sind unzureichend versichert, sodass unklar bleibt, wer im Ernstfall für Schäden aufkommt.³ Teilweise sind nicht einmal aktuelle Seekarten an Bord.⁴ Trotzdem fahren diese Schiffe mit gefährlicher Fracht über die Weltmeere und durchqueren Schutzgebiete. Die größten von ihnen fassen Öl im Volumen von von über 100 olympischen Schwimmbecken. Ein Leck würde eine Umweltkatastrophe unvorstellbaren Ausmaßes verursachen.

Vor der deutschen Ostseeküste passieren die Tanker besonders gefährliches Fahrwasser. Nordöstlich von Rostock verläuft die Kadetrinne, ein System tiefer Rinnen am Meeresgrund. Die Kadetrinne ist für den weltweiten Handel enorm wichtig, da sie großen Öltankern und Frachtschiffen die Fahrt durch die Ostsee ermöglicht. Sie gehört zu den meistbefahrenen Routen in der Ostsee. Doch die engen Gräben machen sie zu einem besonders schwierigen und unfallträchtigen Fahrwasser. Strandungen oder Kollisionen sind keine Seltenheit.

Laut Schätzungen von Expert:innen ist eine Ölkatastrophe in der Ostsee nur noch eine Frage der Zeit.^{5,6} Wir wollten daher wissen: Wie hoch ist das tatsächliche Risiko, dass es zu einem solchen Unglück kommt? Was verraten Schiffsbewegungsdaten über die Situation vor der deutschen Küste? Wie präsent ist die Schattenflotte hierzulande?

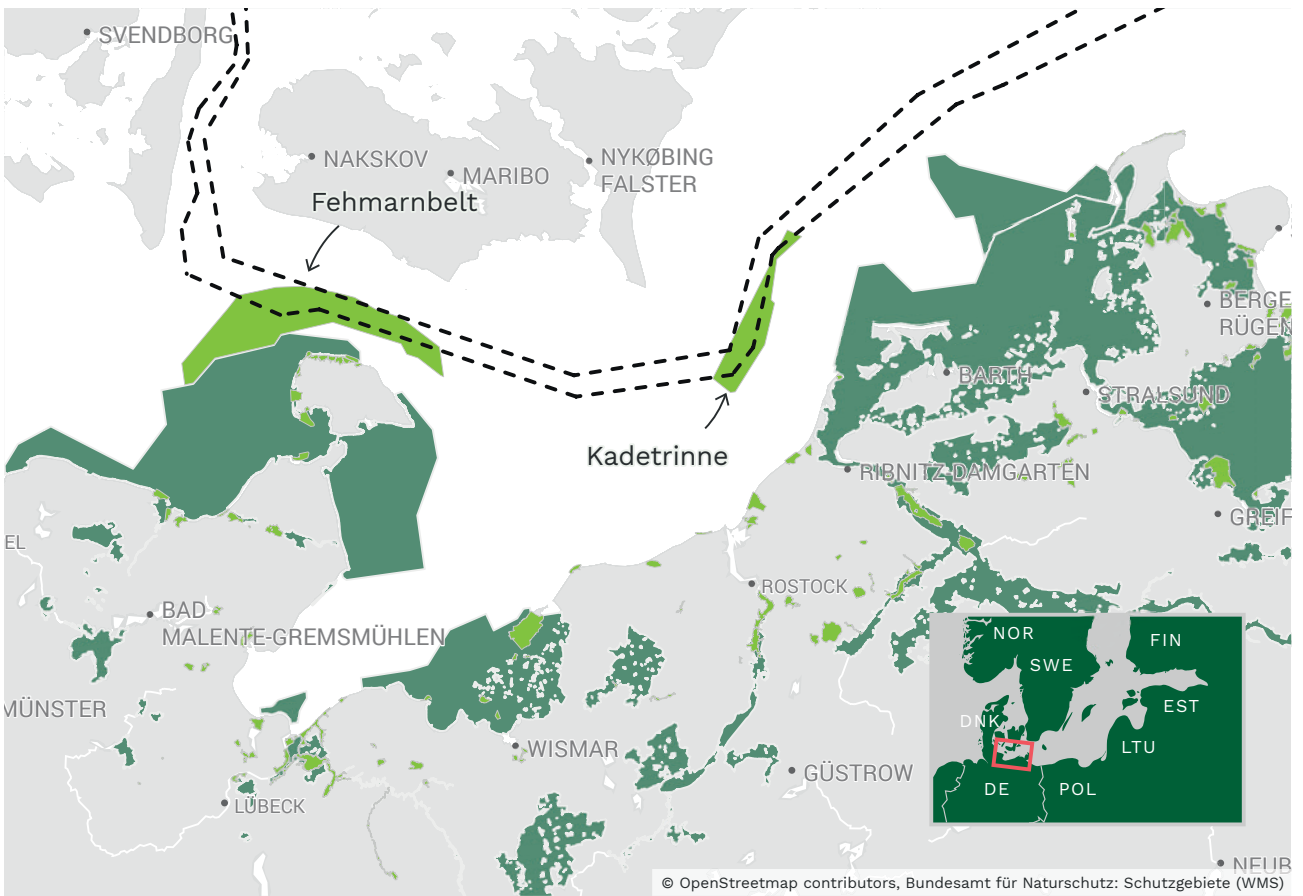
Unsere Recherche beleuchtet Schiffe, die aus den russischen Ostseehäfen Primorsk, St. Petersburg, Ust-Luga und Vysotsk auslaufen und die deutsche Ostseeküste passieren. Dort durchqueren sie Naturschutzgebiete wie die Kadetrinne oder den Fehmarnbelt. Wir betrachten lediglich Fahrten in Ost-West-Richtung, denn in dieser Fahrtrichtung sind die Schiffe in der Regel mit russischen Exportgütern beladen. Aufgrund des hohen Umweltrisikos konzentrieren wir uns bei der Analyse auf Tanker für Rohöl. Die Datengrundlage umfasst Schiffsbewegungen von 2021 bis 2024 und weitere Informationen über die beteiligten Schiffe (Quellen: Lloyds List Intelligence, MarineTraffic).

Schiffsbewegungsdaten

Die Schiffsbewegungsdaten stammen aus dem Automatic Identification System (AIS), einem Tracking-System, das von Schiffen genutzt wird, um ihre Position, Geschwindigkeit und andere relevante Informationen in Echtzeit zu übermitteln. AIS wurde in den 1990er Jahren entwickelt und im Jahr 2000 von der International Maritime Organization (IMO) für größere Schiffe verpflichtend eingeführt. Das System wird verwendet, um den Schiffsverkehr zu überwachen, die Sicherheit auf See zu erhöhen und Umweltverschmutzungen zu kontrollieren.



Abbildung 1: Hauptrouten russischer Rohöltanker durch die Ostsee



Vogelschutzgebiete
 Naturschutzgebiete
 Tankerrouten

Abbildung 2: Hauptrouten russischer Rohöltanker vor deutscher Ostseeküste

Mehr Fahrten mit Rohöl durch die Kadetrinne

Die Fahrten von Rohöltankern vor der deutschen Ostseeküste haben beträchtlich zugenommen. Seit Januar 2021 haben sich die Fahrten aus Russland auslaufender Rohöltanker um 70 Prozent gesteigert (siehe Abbildung 4). Die neuen Hauptabnehmer für russisches Öl sind Indien und China.⁷ Ihr Öl wird auf dem Seeweg geliefert. Ein großer Teil über die Ostsee, vor der deutschen Küste entlang.

Knapp 1000 mit Öl beladene Tanker aus Russland pasierten im vergangenen Jahr westwärts die Ostseeküste. Das sind durchschnittlich zwei bis drei Schiffe pro Tag. So viele Tanker mit russischem Öl waren noch nie vor der deutschen Küste unterwegs.⁸

Der Anstieg russischer Rohölexporte in der Ostsee ist auffällig, da der Schiffsverkehr aus Russland insgesamt deutlich zurückgegangen ist. Zwischen den russischen Ostseehäfen und der deutschen Ostseeküste ist seit Kriegsbeginn weniger Betrieb (siehe Abbildung 4 oben). Vor allem Containerschiffe und andere Frachtschiffe verkehren seltener auf der Route (siehe Abbildung 4 unten). Die weltweit größten Reedereien für Containerschiffe, Maersk (Dänemark), CMA CGM (Frankreich) und MSC (Schweiz), haben ihre Fahrten nach Russland weitgehend ausgesetzt.⁹ Lediglich MSC fährt weiterhin die russischen Ostseehäfen an. Laut Angaben des Unternehmens beschränkt sich der Transport auf Lebensmittel, medizinische und humanitäre Produkte.¹⁰

DEUTLICH MEHR FAHRTEN VON ROHÖLTANKERN

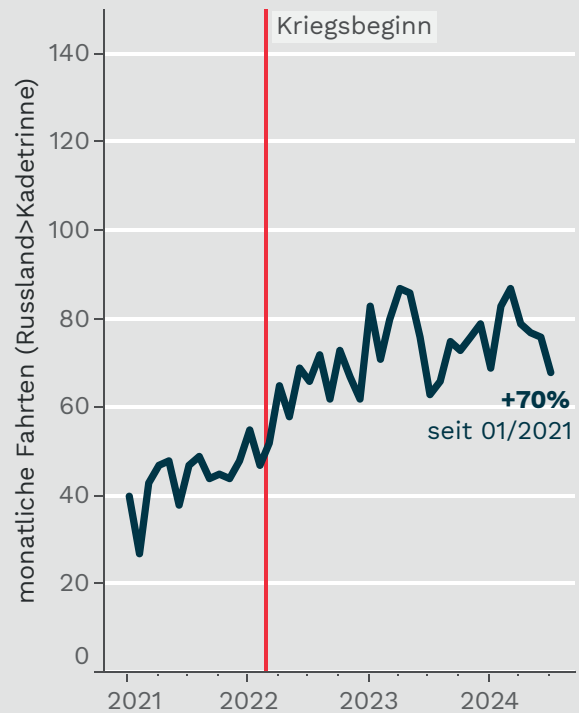
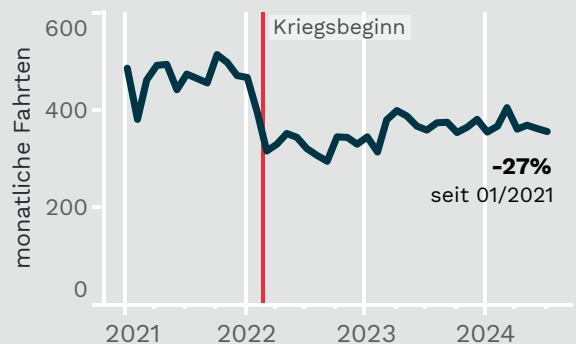


Abbildung 3

WENIGER FAHRTEN INSGESAM



WENIGER FRACHT- UND CONTAINERSCHIFFE

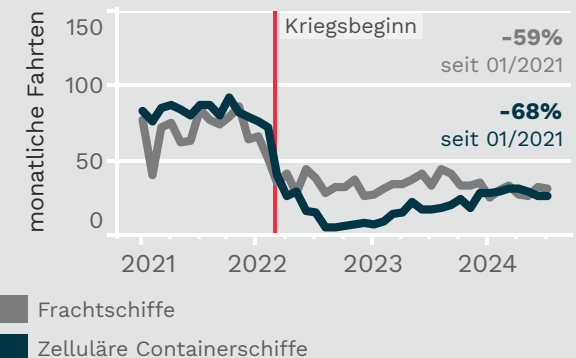


Abbildung 4

Hohes Umweltrisiko durch alte Schiffe mit unzureichender Versicherung

Seit der Invasion nutzen russische Exporteure deutlich ältere Schiffe. 2021 waren die Rohöltanker im Durchschnitt 8,9 Jahre alt, 2024 liegt das Durchschnittsalter bei 16,6 Jahren. Abbildung 5 zeigt, dass im Vorjahr deutlich mehr Öltanker westwärts an der Ostseeküste vorbeifuhren als noch vor Kriegsbeginn. Die Schiffe sind deutlich älter. Heute transportieren meist Tanker, die älter als 15 Jahre sind, das Rohöl. Je älter ein Tanker, desto höher das Risiko für Verschleiß und Korrosion.

Gleichzeitig sind mehr Schiffe unterwegs, die nicht gegen spezielle Schadensfälle wie Ölhavarien versichert sind. Reguläre Schiffsversicherungen decken solche Schäden in der Regel nicht ab (siehe Seite 5, Fall #1). Viele Reeder sichern sich deshalb zusätzlich durch Mitgliedschaft in einem ‚Protection and Indemnity Club‘ (Schutz- und Entschädigungsverein) ab. Die Daten zeigen: Die meisten Schiffe, die heute mit Rohöl beladen an unserer Küste vorbeifahren, haben keine solche Zusatzversicherung. Im Vorjahr waren etwa zwei Drittel aller Fahrten nicht über eine P&I-Versicherung abgedeckt (siehe Abbildung 5).

Viele Schiffe unter Flaggenstaaten mit schlechtem Ruf

Viele der in Russland beladenen Rohöltanker sind unter einer sogenannten Convenience-Flagge registriert (Abbildung 6). Sie fahren unter der Flagge von Staaten, die dafür bekannt sind, niedrige Steuern zu erheben, laxere Sicherheitskontrollen durchzuführen und niedrigere Standards anzusetzen.¹¹ Beispiele sind die Flaggen Panamas, Liberias und der Cook Islands. Sie sind besonders attraktiv, wenn es um die Registrierung von mangelbehafteten Schiffen geht. Gleichzeitig erfordern sie bei der Registrierung nur wenige Angaben über die Besitzverhältnisse der Schiffe.¹² 40 Prozent der Rohöltanker, die im Juli 2024 mit russischem Öl beladen entlang der deutschen Küste fuhren, haben intransparente Eigentumsverhältnisse. Bei Schiffen unter Convenience-Flaggen kommt dies besonders häufig vor.

Panama, Liberia und die Cook Islands betreiben die drei größten Schiffsregister weltweit.¹³ Schiffe aus aller Welt fahren unter ihren Flaggen. Dass diese Flaggenstaaten auf der russischen Exportroute in der Ostsee häufig vertreten sind, ist somit nicht ungewöhnlich. Auffälliger ist der hohe Anteil der Flagge des

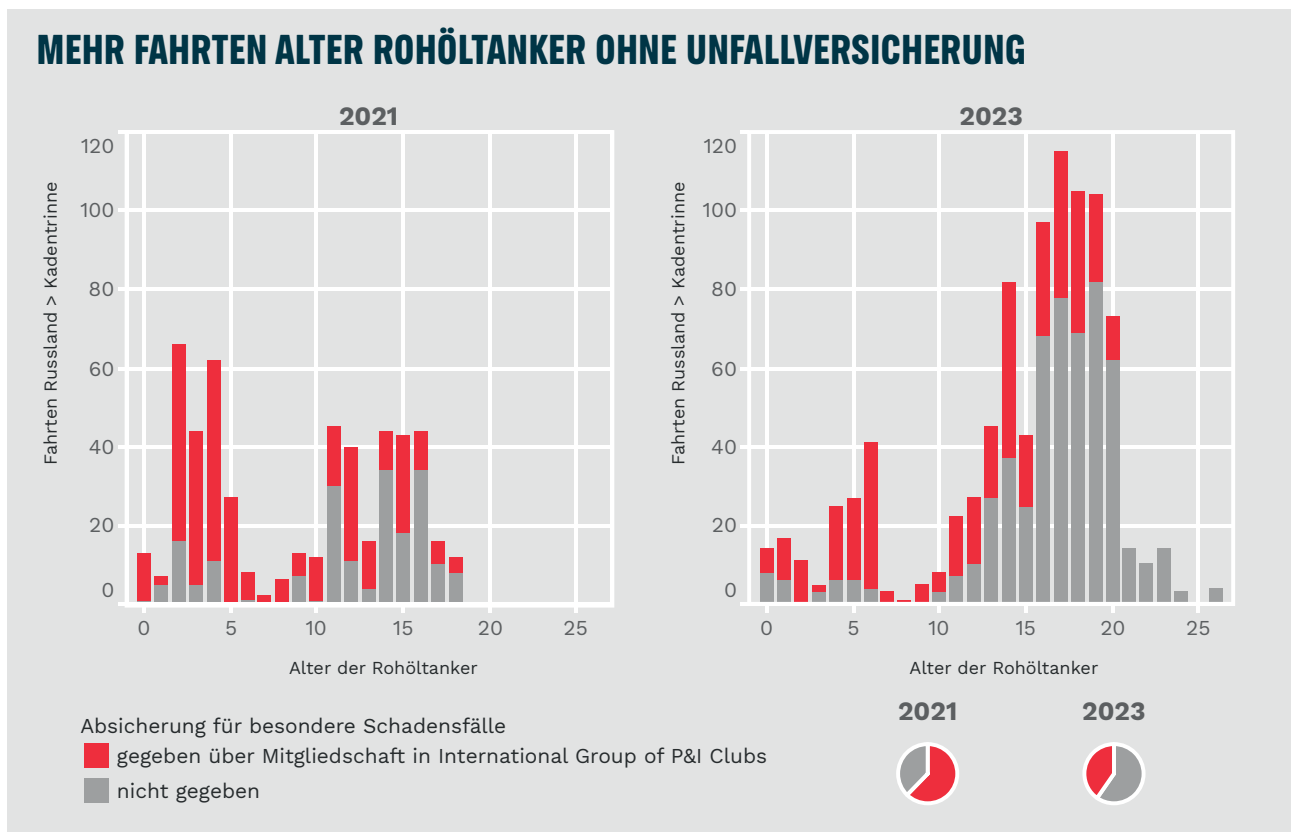


Abbildung 5

zentralafrikanischen Staates Gabun. Im Juli fuhren 13 Prozent der Ölexporte aus Russland entlang unserer Küste unter gabunischer Flagge (Abbildung 8).

Unsere Daten zeigen, dass Anfang 2024 viele Schiffe von der liberischen Flagge zur gabunischen Flagge gewechselt sind. Die USA haben den Druck auf die dort ansässige liberische Schiffsregistrierung erhöht, Sanktionen auf russische Ölexporte durchzusetzen.¹⁴ Das gabunische Schiffsregister mit Standorten in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Mumbai, Piraeus und Hong Kong erlaubt russischen Ölhandel unter ihrer Flagge, vermutlich auch oberhalb der Preisgrenze. Laut Daten von S&P Global sind 98 Prozent der Schiffe unter gabunischer Flagge im russischen Ölhandel involviert.¹⁵

HOHER ANTEIL VON FLAGGENSTAATEN MIT SCHLECHTEN STANDARDS

Stand Juli 2024

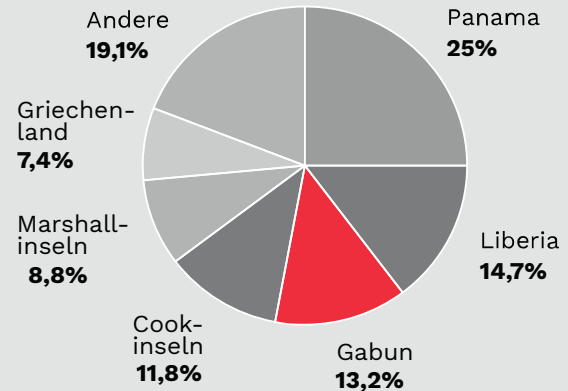


Abbildung 6: Verteilung von Flaggenstaaten bei Fahrten von russischen Ostseehäfen durch die Kadetrinne im Juli 2024

Fallbeispiele

Fall 1: Drei unzureichend versicherte Rohöltanker vor der deutschen Ostseeküste

Am 5. August 2024 fahren drei Rohöltanker gleichzeitig westwärts an der deutschen Küste vorbei (siehe Abbildung 7). Sie sind 17, 18 und 19 Jahre alt, fahren unter der Flagge Panamas und transportieren zu diesem Zeitpunkt potenziell bis zu 328.000 Tonnen Öl. Ein 0,1 Millimeter dicker Ölteppich aus dieser Menge Öl würde eine Fläche von etwa 4.000 Quadratkilometern bedecken – das entspricht der Gesamtfläche des Saarlands, Hamburgs und Berlins. Dies ist eine konservative Schätzung, denn Ölteppiche können auch deutlich dünner sein und sich noch weiter ausbreiten.

Der Versicherungsstatus vieler Tanker der sogenannten Schattenflotte, die für russische Ölexporte eingesetzt wird, ist oft undurchsichtig. Fest steht jedoch, dass diese Schiffe meist keine Mitgliedschaft in einem renommierten „Protection and Indemnity Club“ (Schutz- und Entschädigungsverein) besitzen. Eine solche Mitgliedschaft bietet eine zusätzliche Absicherung für Schadensfälle, die von regulären Schiffsversicherungen in der Regel nicht abgedeckt werden – insbesondere bei Havarien.

Laut geleakten Dokumenten, die der Financial Times vorliegen, sind viele Schiffe, die vom Baltikum aus starten, bei der Moskauer Ver-

sicherungsgesellschaft Ingosstrakh versichert. Die Dokumente zeigen, dass die Ingosstrakh-Versicherung Klauseln enthält, die Ansprüche im Schadensfall leicht ungünstig machen können, insbesondere wenn die Tanker Öl über der festgelegten Preisobergrenze verkaufen. Viele Schiffe mit unzureichender Ingosstrakh-Versicherung haben auch keine Zusatzversicherung über einen P&I-Verein. Dies könnte Deutschland und andere Küstenstaaten in Europa und Asien im Falle einer Ölpest erheblichen Umweltrisiken und Kosten aussetzen.

Der Tanker Naxos, der zuletzt Anfang August 2024 an der deutschen Ostseeküste vorbeifuhr, ist bei Ingosstrakh versichert und hat keine zusätzliche P&I-Versicherung. Bei einer Inspektion im Mai 2024 entdeckte man zehn teils erhebliche Mängel, darunter unzureichenden Brandschutz und defekte Mess- und Überwachungsgeräte, die für den sicheren und effizienten Betrieb eines Schiffes unerlässlich sind.

Name und IMO-Nummer	PANTA REI 19332781	NAXOS 9336426	SAGITTA 9296822
Typ	Rohöltanker	Rohöltanker	Rohöltanker
Alter	18 Jahre	17 Jahre	19 Jahre
Ladekapazität	115.536 t	105.827 t	106.433 t
Flagge	Panama	Panama	Panama
Eigentümer	unbekannt	unbekannt	Sunne Company Ltd.
Versicherer	unbekannt	Ingosstrakh (Moskau)	unbekannt
P&I Club	-	-	-

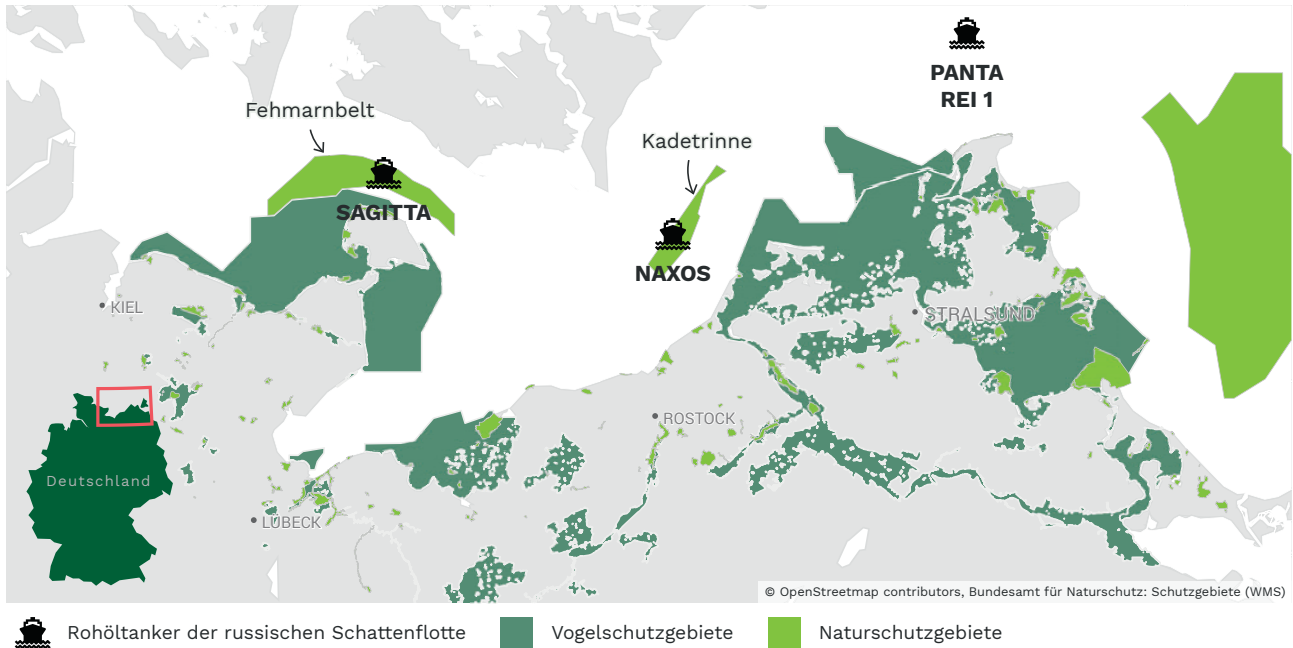


Abbildung 7 – zu Fall 1: Rohöltanker der Schattenflotte vor der deutschen Ostseeküste am 5. August 2024 um 4:38 Uhr. Die Tanker durchqueren Naturschutzgebiete wie den Fehmarnbelt und die Kadetrinne. Mit großer Wahrscheinlichkeit wären im Falle einer Ölhavarie auch küstennahe Naturschutzgebiete und Vogelschutzgebiete betroffen.

Fall 2: Schlechter Zustand von Schattenflotten-Tankern in der Ostsee

Am 22. August 2024 passieren drei Öltanker auf ihrem Weg von Russland zu den internationalen Ölmärkten die deutsche Küste (siehe Abbildung 8).

Die Nari Strength, Ursus Arctos und Chilli befinden sich um die Mittagsstunden in der Ostsee, zwei von ihnen in den Naturschutzgebieten Kadetrinne und Fehmarnbelt. Gemeinsam befördern sie zu diesem Zeitpunkt potenziell bis zu 275.000 Tonnen Öl.

Der älteste Tanker ist die 2004 gebaute Chilli. Das 247 Meter lange Schiff fährt unter der Flagge von Antigua Barbuda mit russischem Rohöl nach Yanbu in Saudi-Arabien. Das Schiff ist in der Vergangenheit bei Inspektionen immer wieder durch Mängel aufgefallen. Indische Behörden beanstandeten im Juli 2023 Korrosion an der Hülle der Chilli und im März 2024 sechs weitere Punkte darunter Mängel an der Maschine und dem „Inert Gas System“, ein System, dass auf Tankern Explosionen von ausgasenden Ölbestandteilen verhindern soll.

Die Ursus Arctos gehört mit ihren 18 Jahren und 251 Metern Länge ebenfalls zu den überalterten Tankern der russischen Schattenflotte, fährt unter der Flagge Liberias und befindet sich voller Rohöl auf dem Weg

Richtung Suezkanal (der endültige Zielort war zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht erreicht). Das Unternehmen Solid Energy Solutions DMCC mit Sitz in den Vereinigten Arabischen Emiraten ist Eigentümer des Schiffs. Anders als viele andere Tanker der Schattenflotte ist die Ursus Arctos über einen renommierten P&I-Club versichert.

Der jüngste Tanker ist die 2007 gebaute, 195 Meter lange und unter der Flagge der Cook Islands fahrende Nari Strength, die Singapur laut AIS-Daten ansteuert. Wem der Tanker tatsächlich gehört, ist unbekannt.

Name und IMO-Nummer	URSUS ARCTOS 9297369	CHILLI 9249130	NARI STRENGTH 9323352
Typ	Rohöltanker	Rohöltanker	Öl/Chemikalien-Tanker
Alter	18 Jahre	20 Jahre	17 Jahre
Ladekapazität	113.553 t	109.295 t	52.642 t
Flagge	Liberia	Antigua Barbuda	Cook Islands
Eigentümer	Solid Energy Solutions DMCC (Vereinigte Arabische Emirate)	CoastalCrest Shipping Ltd. (Antigua & Barbuda)	unbekannt
Versicherer	unbekannt	unbekannt	unbekannt
P&I Club	American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association	–	–

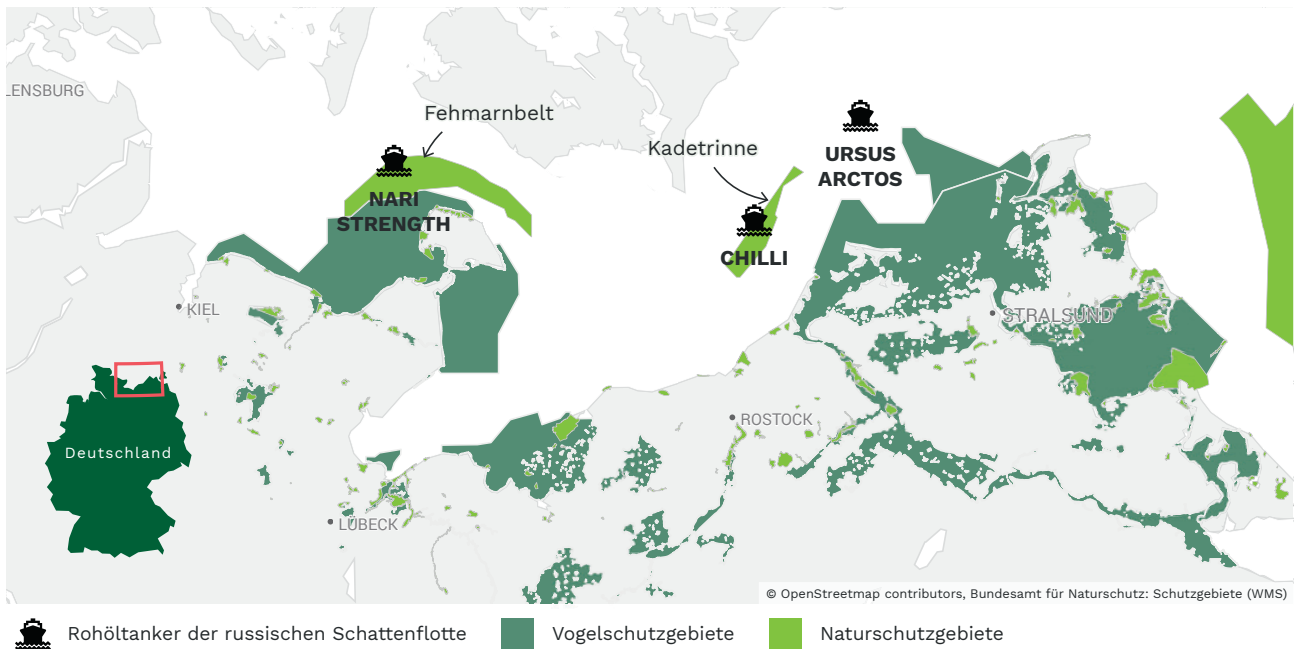


Abbildung 8 – zu Fall 2: Rohöltanker der Schattenflotte vor der deutschen Ostseeküste am 22. August 2024 um 12:44 Uhr. Die Tanker durchqueren Naturschutzgebiete wie den Fehmarnbelt und die Kadetrinne. Mit großer Wahrscheinlichkeit wären im Falle einer Ölhavarie auch küstennahe Naturschutzgebiete und Vogelschutzgebiete betroffen.

Fazit

Seit Kriegsbeginn hat sich der Schiffsverkehr vor der deutschen Ostseeküste stark verändert. Während weniger russisches Rohöl per Pipeline in die EU fließt, hat der Export per Schiff deutlich zugenommen. An der deutschen Ostseeküste fahren 70 Prozent mehr Rohöltanker vorbei als noch im Januar 2021. Nicht selten sind drei beladene Tanker gleichzeitig vor unserer Küste.

Doch nicht nur die Menge hat sich verändert, sondern auch die Qualität der Schiffe. Die Rohöltanker, die heute Naturschutzgebiete wie die Kadetrinne und den Fehmarnbelt passieren, sind im Durchschnitt

deutlich älter als vor Kriegsbeginn. Sie sind schlecht gegen besondere Schäden wie Ölhavarien versichert, weisen teils beachtliche Mängel auf und fahren unter Flaggenstaaten, die für unzureichende Kontrollen bekannt sind. Dies ist eine unbeabsichtigte Folge der G7-Sanktionen, die westlichen Reedereien und Versicherungen verbieten, sich an russischen Exporten über der Preisobergrenze von 60 Dollar pro Barrel zu beteiligen.

Die Daten belegen: Die Wahrscheinlichkeit einer Ölkatastrophe vor unserer Küste ist deutlich höher als vor Kriegsbeginn. Aufgrund des unzureichenden Versicherungsschutzes ist das Risiko gestiegen, dass die Anrainerstaaten die Kosten eines solchen Unfalls tragen müssen.

Impressum: Greenpeace e.V., Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0

V.i.S.d.P: Nils Jansen, **Text / Redaktion:** Wiebke Denkena, Oliver Worm, **Grafiken:** Wiebke Denkena,

Foto: [M]: Greenpeace, **Layout:** Carla Brobst

Quellenverzeichnis

- 1 Auswärtiges Amt: Erklärung der G7 und Australiens zu einer Preisobergrenze für auf dem Seeweg befördertes Rohöl russischer Herkunft, 05.12.2022; <https://web.archive.org/web/20240806174252/https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/g7-australia-price-cap-seaborne-russian-origin-crude-oil/2567026>
- 2 EU Targets Russia's Dark Fleet in Latest Sanctions. In: gCaptain.com am 24.06.2024; <https://gcaptain.com/eu-targets-russias-dark-fleet-in-latest-sanctions/>
- 3 Russian 'dark fleet' lacks disaster insurance, leaks suggest. In: Financial Times vom 14.03.2024; <https://www.ft.com/content/71ec7810-2761-45ea-91fb-45044d0143a5>
- 4 A Warning From Onboard the 'Old Piles of Junk' Ferrying Russia's Oil Across the Baltic Sea. In: bloomberg.com am 21.08.2024; <https://www.bloomberg.com/graphics/2024-russia-shadow-oil-fleet-denmark-baltic-environment/>
- 5 Eine Gefahr für die Weltmeere. In: Süddeutsche Zeitung vom 28.07.2024; <https://www.sueddeutsche.de/politik/ostsee-russland-schattenflotte-eu-sanktionen-oeltanker-katatstophe-lux.PR7EVK7iZhxGQQ938ijAPI?reduced=true>
- 6 The Stanford Working Group on Russian Sanctions: Working Group Paper #18, 07.02.2024; https://web.archive.org/web/20240901123555/https://fsi9-prod.s3.us-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2024-02/energy_sanctions_final_2-7-24_2_update.pdf
- 7 Russland leitet Öl nach China und Indien um. In: tagesschau.de am 27.12.2023; <https://web.archive.org/web/20240903122152/https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/russland-oelexporte-china-gas-lng-100.html>
- 8 Wir haben die Bewegungen von Rohöltankern bis 2009 zurückverfolgt.
- 9 Russia faces drop in cargo traffic, container deficit. In: hellenicshippingnews.com am 15.04.2022; <https://web.archive.org/web/20240903121854/https://www.hellenicshippingnews.com/russia-faces-drop-in-cargo-traffic-container-deficit/>
- 10 MSC Mediterranean Shipping Company S.A: Continuing Limited Services to/from Russia; <https://web.archive.org/web/20240909150800/https://www.msc.com/en/local-information/europe/russia>
- 11 Wissenschaftlicher Dienst des Europäischen Parlaments: Addressing ship reflagging to avoid sanctions, 2023; https://web.archive.org/web/20231201142720/https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/745686/EPRS_ATA%282023%29745686_EN.pdf
- 12 Francisco Piniella u. a.: The Panama Ship Registry: 1917–2017. Marine Policy, Bd. 77, März 2017, S. 13–22; <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.12.007>.
- 13 Top 10 Largest Flag States in the Shipping Industry. In: marineinsight.com, 6.04.2022; <https://www.marineinsight.com/maritime-law/top-10-largest-flag-states-in-the-shipping-industry/>
- 14 Russian Tankers in Gabon: A Safe Harbor Amidst Rising American Sanctions. In: regtechtimes.com am 06.09.2024; <https://web.archive.org/web/20240906104113/https://regtechtimes.com/russian-tankers-in-gabon-a-safe-harbor/>
- 15 Shadow fleet shines light on fast-growing Gabon ship registry. In: Splash247.com, 23.05.2023; <https://splash247.com/shadow-fleet-shines-light-on-fast-growing-gabon-ship-registry/>