

Pantier Report

Österreich im maritimen Jahrhundert

Jeremy Stöhs, Paul Trautendorfer

Nº09 | November 2025

20^{YEARS} ACIPSS

Medieninhaber, Herausgeber und Verleger

Austrian Center for Intelligence, Propaganda and Security Studies (ACIPSS)
Universitätsstraße 15/A1, 8010 Graz, Austria
office@acipss.org
www.acipss.org

Redaktionelle Bearbeitung

Jeremy Stöhs
Paul Schließsteiner
Stefan Auer

Layout und Cover

Alexander J. Pfleger
Coverfoto: Thomas Horig / Ocean Image Bank, free to use, <https://www.theoceanagency.org/ocean-image-bank/coastal>.

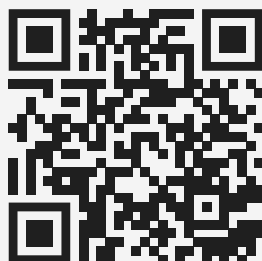
ISSN (Print): 2791-5050
ISSN (Online): 2791-5069

Mit freundlicher Unterstützung von:

UNIVERSITÄT GRAZ
UNIVERSITY OF GRAZ



Pantier Reports als PDF direkt auf der ACIPSS Website zum Download:



Editorial policy

The Pantier Reports provide precise and fact-based strategic analyses with concrete actionable recommendations on current hot topics and challenges, primarily in the areas of intel-aimed at decision-makers and those responsible in politics, education, research, business and an interested specialist audience. The Pantier Reports and its contents are independent of political parties, institutions and interest groups.

Die Pantier Reports liefern präzise und faktenbasierte strategische Analysen mit konkret umsetzbaren Handlungsempfehlungen zu aktuell brisanten Themen und Herausforderungen, primär aus den Bereichen Nachrichtendienste, Sicherheitsstudien und Propagandaforschung. Sie richten sich an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger und Verantwortliche in Politik, Bildung, Forschung, Wirtschaft und ein interessiertes Fachpublikum. Die Pantier Reports und ihre Inhalte sind unabhängig von politischen Parteien, Institutionen und Interessengruppen.

Legal disclaimer

All opinions expressed are those of the individual authors, and not necessarily those of the editors or of ACIPSS. Despite intensive efforts and careful processing, no responsibility is taken for the correctness of this data or information. Any liability of ACIPSS, the editors or the authors is excluded. All photographs, images, graphics and drawings etc. used (except in cases where otherwise noted) are supplied by the authors, who are, as it is explicitly stated in the guidelines for authors, ultimately responsible for adhering to copyright laws and, if necessary, the acquisition of reproduction rights. In the event of any copyright or reproduction right infringements, the owners of said rights have to contact the individual author(s) directly.

Die Beiträge geben die Meinungen der Verfasserinnen und Verfasser, aber nicht zwingend jene der Redaktion oder von ACIPSS wieder. Trotz intensiver Bemühungen und sorgfältiger Bearbeitung erfolgen alle Angaben und Informationen ohne Gewähr. Haftungen von ACIPSS, der Redaktion oder der Autorinnen und Autoren sind ausdrücklich ausgeschlossen. Die verwendeten Fotos, Bilder, Grafiken und Zeichnungen etc. wurden – außer in jenen Fällen, in denen es anders vermerkt ist – von den Autorinnen und Autoren geliefert, die laut Autorenrichtlinien ausdrücklich für die Beachtung und gegebenenfalls den Erwerb der notwendigen Bild- bzw. Reproduktionsrechte verantwortlich zeichnen. Bei allfälligen Verstößen gegen die Urheber- oder Werknutzungsrechte haben sich deren Inhaber direkt an die Autoren zu wenden.

Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International](#) Lizenz.



Österreich im maritimen Jahrhundert

November 2025,

Jeremy Stöhs, Paul Trautendorfer

Zusammenfassung

Österreich ist zwar ein Binnenstaat, aber dennoch stark vom maritimen Geschehen abhängig. Die Sicherheit und der Wohlstand des Landes beruhen maßgeblich auf freien und stabilen Seehandelsrouten sowie dem Zugang zu maritimen Ressourcen. Geopolitische Spannungen – vom Krieg in der Ukraine über den strategischen Wettbewerb zwischen den USA und China bis zu regionalen Krisen und hybriden Angriffen auf maritime Infrastruktur – gefährden die regelbasierte Ordnung auf den Weltmeeren. Trotz fehlender Küste muss Österreich seine Interessen im maritimen Raum definieren, diplomatisch und sicherheitspolitisch vertreten und zugleich wirtschaftlich wie ökologisch nachhaltig sichern. Eine nationale maritime Agenda, verstärkte Kooperation innerhalb der Europäischen Union und der Vereinten Nationen sowie die Einbindung heimischer Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft sind der Schlüssel, um Abhängigkeiten und Risiken zu reduzieren und Handlungsfähigkeit zu gewinnen.

In aller Kürze

- Wohlstand und Sicherheit Österreichs sind maßgeblich vom Meer abhängig. Die wachsende Bedeutung der Ozeane erfordert vorausschauendes Handeln.
- Österreich darf nicht ohnmächtig zusehen wie maritime Sicherheit und internationales Recht untergraben werden, sondern muss aktiv als maritimer Akteur auftreten.
- Österreich sollte seine besondere Lage als Chance nutzen und die eigene Rolle zum Schutz der globalen maritimen Gemeingüter stärken.



Maritime Sicherheit als Garant für Österreichs Sicherheit und Wohlstand

„Ohne maritime Sicherheit kann es keine globale Sicherheit geben“, erklärte UN-Generalsekretär António Guterres im Mai 2025 vor dem Sicherheitsrat.¹ Er rief die Staatengemeinschaft auf, drei Schlüsselfelder entschlossen anzugehen: die Respektierung internationalen Rechts, die Bekämpfung der Ursachen maritimer Unsicherheit und den Aufbau von Partnerschaften auf allen Ebenen. Denn der maritime Raum wird weiterhin von traditionellen wie neuen Bedrohungen heimgesucht – von zwischenstaatlichen Konflikten, Piraterie und organisierter Kriminalität bis hin zu Cyberattacken auf Häfen, Sabotage von Unterseekabeln oder illegaler Ausbeutung

von Meeresressourcen. Der Ozean, zum Ende des 20. Jahrhunderts hin verstärkt als globales Gemeingut verstanden, gerät zunehmend in den Sog geopolitischer Rivalitäten. Das führt zu einer Remilitarisierung der Meere und steigender Unsicherheit entlang der globalen Seewege.²

Maritime Sicherheit, so erinnert der Politikwissenschaftler Christian Bueger, umfasst weit mehr als Marineoperationen oder Handelsfragen. Sie schließt wirtschaftliche, ökologische, rechtliche und menschliche Dimensionen ein.³ Dennoch fehlen innerhalb der Vereinten Nationen bislang nachhaltige und systematische Anstrengungen sich der Thematik anzunehmen.

Auch für Binnenstaaten wie Österreich ist diese Entwicklung brisant. Wohlstand, Versorgung und Sicherheit hängen gerade heute maßgeblich vom freien Zugang zu sicheren

Seehandelsrouten, stabilen maritimen Infrastrukturen, dem Schutz der globalen Ordnung zur See und, nicht zuletzt, einer nachhaltigen Nutzung der Meeresressourcen ab. Österreich ist damit nicht bloß „indirekt betroffen“, sondern Teil der maritimen Sicherheitslandschaft – selbst wenn es keine eigene Küste hat.

Österreichs Verwundbarkeit

Wirtschaftliche Dimension

Über 90% des weltweiten Warenhandels werden per Schiff transportiert. Österreichs Import- und Exportströme laufen größtenteils über Seehäfen wie Triest, Koper, Hamburg oder Rotterdam.⁴ Zusätzlich bietet die Donau eine direkte Anbindung zum Schwarzen Meer und der Rhein-Main-Donau-Kanal zur Nordsee. Diese Verkehrswege und Umschlagplätze sind entscheidend für den Handel und verbinden die Alpenrepublik mit Überseemärkten. Kritische Importe wie Erdöl und Flüssiggas, Industrieteile, Agrarrohstoffe und Konsumgüter gelangen auf diesem Weg ins Land. Exportgüter – ein wichtiger Teil der österreichischen Wirtschaft – wie Maschinen und Fahrzeuge, elektrische Anlagen, chemische Produkte und Nahrungsmittel werden ebenfalls über diese Häfen in alle Welt verschifft.

Der strategische Stellenwert dieser maritimen Lebensadern wird häufig unterschätzt. Lieferunterbrechungen, steigende Frachtkosten oder der Verlust wichtiger Seehandelsrouten haben unmittelbare Auswirkungen auf Industrieproduktion, Energieversorgung und Verbraucherpreise in Österreich. Die COVID-19-Pandemie und die havariebedingte Blockade des Suezkanals 2021 zeigten, wie rasch globale Lieferketten ins Wanken geraten können und dadurch heimische Unternehmen sowie die Versorgung der Bevölkerung gefährden.⁵

Die Abhängigkeit reicht jedoch weit über den physischen Güterhandel hinaus. Unterseekabel, über die der Großteil des internationalen Datenverkehrs läuft, sowie maritime Energie- und Versorgungslinien (Offshore-Windparks, Pipelines) bilden die Lebensadern einer hochvernetzten Gesellschaft. Störungen oder Sabotage haben unmittelbare Folgen für Industrieproduktion, Finanzwesen, Energieversorgung und Konsumgüterpreise. In den letzten Jahren häufen sich die Vorfälle, welche die digitale Unterwasserinfrastruktur in den europäischen Randmeeren stören. Es ist zu vermuten, dass es sich dabei häufig um hybride Angriffe feindlicher Akteure handelt.⁶

Österreich ist zudem wirtschaftlich im maritimen Sektor aktiv – vielfach als Zulieferer und Technologiepartner: u. a. Offshore-Energie, Monitoring und Kommunikation sowie Ausrüstung für die Schifffahrt. Dies verdeutlicht: Österreich ist auch ohne eigene Küste Teil globaler maritimer Wertschöpfungsketten und hat ein unmittelbares Interesse an sicheren, stabilen und regelbasierten Bedingungen auf See.

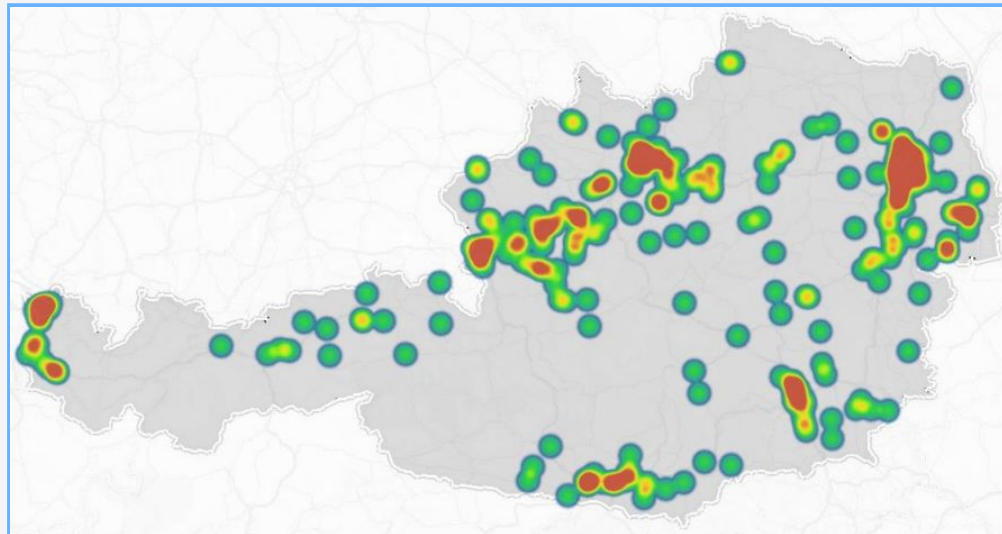


Abb. 1: Heatmap maritimer Unternehmen in Österreich.⁷

Sicherheitspolitische Dimension

Das Risikobild des Österreichischen Bundesheeres verweist auf einen geopolitischen „Ring of Fire“ um Europa – vom Schwarzen Meer über das östliche Mittelmeer bis zur Straße von Hormus und dem Indopazifik.⁸ Spannungen in diesen Räumen wirken sich binnen Tagen auf Österreichs Versorgung und Wirtschaft aus. Blockaden von Seewegen, Sabotage an Unterseekabeln oder Angriffe auf Hafeninfrastruktur betreffen es unmittelbar.

Für Österreich bedeutet dies: sicherheitspolitische Überlegungen dürfen nicht an den Landesgrenzen enden. Der Staat ist durch seine EU-Mitgliedschaft nicht nur in eine gemeinsame Sicherheitsarchitektur (GSVP)⁹ sondern ebenfalls in eine Maritime Sicherheitsstrategie (EUMSS) eingebettet. Diese fordern den Schutz von Seewegen, kritischer maritimer Infrastruktur und der regelbasierten Ordnung.¹⁰ Der 2025 vorgestellte Europäische Ozeanpakt unterstreicht diese Verpflichtungen und erweitert sie auf Klima- und Nachhaltigkeitsfragen.¹¹ Die Republik muss hier, auch ohne Marine, mit Expertise, Personal und Diplomatie im Hinblick auf den 2027 kommenden Rechtsakt für die Meere präsenter werden. Dass die Thematik mittlerweile auch erhöhte Aufmerksamkeit im UN-Sicherheitsrat und beim Institut der Vereinten Nationen für Abrüstungsforschung (UNIDIR) erhält, unterstreicht die sicherheitspolitische Relevanz zusätzlich.¹²

Ökologische Dimension

Die Ozeane sind ein globales Gemeingut: Sie regulieren das Klima, beeinflussen Wettersysteme und absorbieren einen erheblichen Teil der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen. Gleichzeitig sichern sie die Ernährung von Milliarden Menschen und beherbergen eine einzigartige Biodiversität. Österreich ist vom Klimawandel unmittelbar betroffen; die Gesundheit der Ozeane ist daher gleichfalls ein österreichisches Anliegen. Als Donau-Anrainer trägt es Verantwortung, Belastungen für das Schwarze Meer zu verringern. Über internationale und europäische Abkommen sowie nationale Gesetzgebung ist die Republik zudem eng in die weltweiten Bemühungen zum Schutz der Meere eingebunden.

Aktuelle Verhandlungen insbesondere das neue Hochseeschutzabkommen (BBNJ-Abkommen) und die geplante UN-Plastikkonvention verlangen diesbezüglich aktive Beiträge, um Umwelt- und Nachhaltigkeitsbelange der Meere durchzusetzen.¹³

Österreichs Rolle und Potenziale

Politisch-diplomatische Rolle

Das „Vermittlerprofil“ Österreichs ist heute weniger sichtbar als zu Zeiten des Kalten Krieges. Zugleich zeigen Anstrengungen in der Rüstungskontrolle (etwa zu Nuklearwaffen und autonomen Waffensystemen) sowie im Bereich der Weltraumpolitik, wenn internationale Organisationen und Know-how im Land vorhanden sind, kann man durch proaktives und nachhaltiges Vernetzen Allianzen schmieden und thematische Ökosysteme zwischen Diplomatie, Wissenschaft und Wirtschaft aufbauen. Als Gastgeber von Verhandlungen profitiert die Alpenrepublik mehrfach (Sichtbarkeit, Know-how, Netzwerke).

Wien kann im maritimen Bereich auf eine historisch gewachsene Rolle blicken. Diese beginnt beim Wiener Kongress 1814/15, als sich Österreich unter Metternich in Kommissionen zur Abschaffung von Sklavenhandel und Piraterie einbrachte. Später spielte Österreich bei den Verhandlungen zum Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen eine prägende Rolle in der Vertretung der Binnenstaatenperspektive.¹⁴ Gelebte Kompetenz im See- und im Völkerrecht im Außenministerium sowie eine breit gestreute meeresbezogene Expertise im Land führen diese Tradition fort. Dies spiegelt sich auch in aktuellen Anstrengungen wider, die Perspektive von Binnenstaaten im Hochseeschutzabkommen BBNJ¹⁵ zu stärken, proaktiv in der Internationalen Walfangkommission (IWC) einzutreten,¹⁶ ein Import- und Handelsverbot für Haiprodukte¹⁷ zu fordern sowie eine vorsorgliche Pause beim Tiefseebergbau zu unterstützen.¹⁸ Die Bundeshauptstadt ist außerdem Standort zahlreicher Organisationen, die sich maritimer Fragen annehmen, unter anderem einer Delegation des UN-Drogen- und Verbrechensbekämpfungsprogramms (UNODC) zur Bekämpfung maritimer Kriminalität. Einschlägige Expertise befindet sich weiters bei der Internationalen Atomenergieorganisation (IAEA), beim Büro der Vereinten Nationen für Weltraumfragen (UNOOSA) und bei der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (UNIDO). Eine engere Koordination mit Nachbarn wie der Schweiz, die seit 2023 über eine eigene maritime Strategie¹⁹ verfügt, kann die Binnenstaatenperspektive weiter stärken und in die Prozesse des Europäischen Ozeanpaktes und der angedachten Meeresunion einfließen lassen.

Sicherheitspolitische Beiträge

Auch ohne Marine kann Österreich wirksame Beiträge leisten: etwa durch die Entsendung von Soldatinnen und Soldaten



Abb. 2: Außenministerin Beate Meinl-Reisinger zu Besuch im Hauptquartier der EU-Marinemission „IRINI“.²⁰

in EU-Marinemissionen (hier beteiligt sich das Bundesheer aktuell z. B. an den EU-Operationen EUNAVFOR ASPIDES im Roten Meer und Operation IRINI im Mittelmeer); aber auch durch Expertise zu Munitionsaltlasten im Unterwasserbereich, im Krisenmanagement und in der Logistik oder durch Unterstützung einer maritimen Lagebilderstellung. Letztere ließe sich auch ideal mit dem aktuellen Satellitenvorhaben des Bundesheeres verknüpfen. Ebenso könnte Österreich in EU- und UN-Gremien gezielt Posten anstreben, um eigene Expertise einzubringen.

Die Kandidatur Österreichs für den UN-Sicherheitsrat 2027/28 bietet eine ideale Gelegenheit maritime Sicherheit auf die Agenda zu setzen und sein Profil im 1. Komitee der UN (Abrüstung und internationale Sicherheit) als Agenda-Setter weiter zu festigen. Man könnte etwa gemeinsam mit dem UN-ODC Global Maritime Crime Programme in Wien ein Meeting einberufen, um die fragmentierte Governance zwischen UN-ODC, der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und weiteren UN-Akteuren besser zu koordinieren. Ebenso könnte es (ggf. gemeinsamen mit den aktuellen Sicherheitsratsmitgliedern Griechenland, Panama und Somalia) eine UN-Resolution für einen jährlichen Bericht des Generalsekretärs zur maritimen Sicherheit einbringen.

Zusätzlich bietet auf europäischer Ebene die Veröffentlichung des Europäischen Ozeanpaktes eine ideale Gelegenheit, an aktuelle Policy-Frameworks anzuknüpfen und sich mit vergleichsweise geringem Aufwand auch innerhalb der EU im Bereich der maritimen Sicherheit zu positionieren. Die eigene Vorreiterrolle unter den Binnenstaaten könnte etwa mittels eines „Landlocked States Briefing on Maritime Security“ durch die österreichische Vertretung in Brüssel gestärkt werden. So ließe sich zeigen, wie Binnenstaaten zur Unterstützung von EU-Flaggschiff-Initiativen beitragen können – etwa beim Schutz kritischer maritimer Infrastrukturen, der Stärkung europäischer Marineoperationen und globaler Partnerschaften, beim technologischen Fortschritt für Sicherheit und Verteidigung sowie bei der Kooperation von Küstenwache, Marine und maritimer Grenzsicherung.

Wirtschaftliche und wissenschaftliche Beiträge

Österreich verfügt über tragfähige Technologie- und Forschungskompetenzen für den maritimen Sicherheitssektor. Unternehmen wie Frequentis (Leitstellensysteme), Scotty (gesicherte Kommunikation), Schiebel (unbemannte Systeme), SEA.AI (KI-gestützte Navigation) oder Subdron (Unterwasser-Inspektion) liefern Bausteine für sichere Schifffahrt, Hafenbetrieb und den Schutz kritischer Infrastruktur. Das AIT (Austrian Institute of Technology) ist in europäische Projekte zur maritimen Sicherheit eingebunden; an der Universität Wien arbeitet eine Forschungsgruppe zu Meerespolitik. Hinzu kommt ein für Binnenstaaten auffallend starkes Engagement von Bürgerinnen und Bürgern im Bereich der maritimen Sicherheit, Meeresforschung und Meeresschutz-NGOs. Dieses Potenzial lässt sich durch Bündelung steigern, etwa über einen „Ocean Hub Österreich“, der Wirtschaft, Behörden, Forschung und NGOs sichtbar verknüpft und die sicherheitspolitische Think-Tank-Landschaft enger an den maritimen Bereich andockt.²¹ Durch weitere gezielte Förderungen zum Aufbau von Forschungsk Kooperationen im maritimen Bereich zwischen heimischen Universitäten und Unternehmen mit Instituten im Ausland kann sich Österreich auch international als maritimer Wissensstandort profilieren sowie Export- und Pilotchancen für heimische Technologien öffnen.

ACIPSS, die Universität Graz und deren Partner und Partnerinnen knüpfen im Rahmen eines mehrjährigen Forschungsprojekts unter dem Titel „Dependent but Oblivious? Austria's Maritime Role in the 21st Century“ an diese Entwicklung an und zeigen, dass mit der Austrian Maritime Conference im November 2025 neue Diskussionsplattformen mit internationaler Strahlkraft zur Stärkung des Austausches zwischen Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu maritimen Angelegenheiten ausgerichtet werden können.²²

Handlungsempfehlungen

1. **Nationale maritime Agenda:** Festlegung strategischer maritimer Ziele durch Bundesregierung und Schlüsselministerien; Interministerieller Koordinationsmechanismus; Integration maritimer Sicherheit in die Nationale Sicherheitsstrategie.
2. **Vernetzung & öffentliche Sensibilisierung:** Ocean Hub Österreich als Vernetzungs- und Koordinationsplattform (Politik–Wirtschaft–Forschung–Zivilgesellschaft) aufbauen; Forschungsk Kooperationen mit ausländischen Instituten und Unternehmenspartnerschaften im maritimen Sektor systematisch aufsetzen; Integration maritimer Themen in Bildungs- und Forschungsprogramme; Förderung von Fachkonferenzen und NGOs.
3. **Resilienz kritischer Lieferketten & Infrastruktur:** Anbindung an bestehende EU-Frühwarnsysteme stärken; Diversifizierung von Bezugsquellen und Transportwegen; Einbringung österreichischer Altlasten-Expertise als Beitrag zu der im Europäischen Ozeanpakt vorgesehenen Kampfmittelbeseitigung.

Austrian Maritime Conference

Abhängig aber Ohnmächtig?
Österreich im maritimen Jahrhundert



Abb. 3. Die Austrian Maritime Conference bietet ein neues Diskussionsformat zur Rolle Österreichs im maritimen 21. Jahrhundert.

4. **Fähigkeiten & operative Beiträge:** Beteiligung an EUNAVFOR ASPIDES und Operation IRINI personell/qualitativ verstärken; gezielte Postenbesetzungen (Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), IMO, UNODC); Bundesheer-Satellitenvorhaben für Maritime Domain Awareness ausrichten (inkl. Anbindung an europäische Informationsplattformen); Maritime-Security-Track in Aus-/Fortbildung verankern.
5. **EU-Prozesse mit Binnenstaaten-Perspektive:** In Brüssel ein „Landlocked States Briefing on Maritime Security“ ansetzen und die Rolle von Binnenstaaten in den Verhandlungen zum European Ocean Act stärken.
6. **UN- & Wien-Diplomatie:** Gemeinsam mit UNODC einen „Vienna Dialogue on Maritime Security“ aufsetzen; in der UN-Generalversammlung eine Resolution für einen jährlichen Bericht des UN-Generalsekretärs zur maritimen Sicherheit einbringen; BBNJ ratifizieren; Engagement bei der Internationalen Meeresbodenbehörde (ISA) und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) hinsichtlich Meeresschutz stärken.

1 United Nations (2025). *Security Council Press Statement on Maritime Security*. UN Press Release SC/16065. <https://press.un.org/en/2025/sc16065.doc.htm> (abgerufen am 20. Oktober 2025).

2 UNIDIR – United Nations Institute for Disarmament Research (2025): *Securing the Seas: A Comprehensive Assessment of Global Maritime Security*.

3 Bueger, C. (2015): *What is Maritime Security?*, in: *Marine Policy*, Vol. 53, 159–164.

4 Österreichisches Parlament (2025): *Dossier EU & Internationales zum Thema Maritime kritische Infrastruktur*. https://www.parlament.gv.at/dokument/dossiers-eu-internationales/Maritime-kritische-Infrastruktur_BF.pdf (abgerufen am 20. Oktober 2025).

5 Im Fall der havarierten Ever Given im Suezkanal wird der Gesamtschaden für die globale Wirtschaft auf bis zu mehrere Milliarden Euro geschätzt. Greco Services (2021): *A World Loss Event and Its Far-Reaching Consequences: Ever Given*; Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung – WIFO (2021): *Verzögerungen und starke Preissteigerungen im Containerfrachtverkehr – Bedeutung für den österreichischen Außenhandel*, WIFO Research Briefs Nr. 7/2021.

- 6 Stöhs, J. (2025): Sabotageakte im Meer: „Russland und China versuchen, uns auszutesten.“ Interview mit Johannes Arends. Kurier, 18.01.2025. <https://kurier.at/politik/ausland/nato-sabotage-unter-seekabel-pipeline-hybrider-krieg-russland-china-schattenflotte/402999101> (abgerufen am 20. Oktober 2025).
- 7 Schneider, H. W. et al. (2021): Maritime Wirtschaft Österreich: Kurzstudie, im Auftrag der Außenwirtschaft Austria, 12. (abgerufen am 20. Oktober 2025)
- 8 Bundesministerium für Landesverteidigung (2024): *Risikobild 2024 – Österreichisches Bundesheer*, Wien.
- 9 Die Gemeinsame Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU (GSVP) beinhaltet unter anderem auch die Beistandsklausel gemäß Artikel 42 Abs. 7 des Vertrags über die Europäische Union (EUV). Durch die sogenannte Irische Klausel bleibt der besondere Charakter der Sicherheits- und Verteidigungspolitik bestimmter Mitgliedsstaaten – im Falle Österreichs, die Neutralität – unberührt.
- 10 Europäische Kommission / Hoher Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik (2023): *Update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan – „An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats“*, Gemeinsame Mitteilung JOIN (2023) 8 final.
- 11 Europäische Kommission (2025): *The European Ocean Pact*, Mitteilung COM (2025) 281 final, Brüssel.
- 12 Bueger, C. / Edmunds, T. / Stockbruegger, J. (2024): *Securing the Seas: A Comprehensive Assessment of Global Maritime Security*, UNIDIR.
- 13 United Nations (2025): *BBNJ Agreement – Conservation and Sustainable Use of Marine Biological Diversity of Areas Beyond National Jurisdiction*; United Nations Environment Programme – UNEP (2025): *Intergovernmental Negotiating Committee on Plastic Pollution (INC)*.
- 14 Jayakumar, S. (2025): *The Role of Maritime Security in a Changing Global Order*, in: *Maritime Studies Journal*, Vol. 18 (1).
- 15 United Nations (2025): *The Role of Landlocked Countries in the Implementation of the BBNJ Agreement – Concept Note*.
- 16 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft – BMLUK (2025): *International Environmental Policy: IWC – International Whaling Commission*.
- 17 APA-OTS (2024): *Österreich verbietet Import und Verarbeitung von Haiprodukten weitgehend*, Pressemitteilung vom 22. April 2024.
- 18 International Seabed Authority – ISA (2024): *Statement by Austria under Agenda Item 16*, Kingston, 31. Juli 2024.
- 19 Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten – EDA (2023): *Maritime Strategie der Schweiz 2023–2027*, Bern.
- 20 Operation IRINI – European Union Naval Force Mediterranean (EUNAVFOR MED) (2025): *Federal Minister for European and International Affairs of the Republic of Austria visits Operation IRINI's Headquarters in Rome*. <https://www.operationirini.eu/federal-minister-for-european-and-international-affairs-of-the-republic-of-austria-visits-operation-irinis-headquarters-in-rome/> (abgerufen am 20. Oktober 2025).
- 21 FFG – Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (2025): *Aktionsplan „Wasser & Gewässer schützen und wiederherstellen“*, Wien.
- 22 Austrian Center for Intelligence, Propaganda and Security Studies – ACIPSS: Aktivitäten und Projekte. <https://acipss.org/austrian-maritime-conference-2025-oesterreich-im-maritimen-jahrhundert/>. (abgerufen am 20. Oktober 2025).

Jeremy Stöhs

Dr. Jeremy Stöhs ist ein österreichisch-amerikanischer Politikwissenschaftler mit dem Schwerpunkt Sicherheits- und Verteidigungspolitik. Er ist Geschäftsführer der SICHER LEBEN GmbH, stellvertretender Direktor von ACIPSS und Senior Fellow am Institut für Sicherheitspolitik der Universität Kiel (ISPK). Zu seinen Veröffentlichungen zählen: „European Naval Power: From Cold War to Hybrid Wars (Palgrave Macmillan, 2024) und „The Decline of European Naval Forces: Challenges to Sea Power in an Age of Fiscal Austerity and Political Uncertainty“ (Naval Institute Press, 2018). Er forscht und lehrt regelmäßig an Universitäten und Verteidigungsakademien und leitet aktuell ein Projekt zur maritimen Rolle Österreichs im 21. Jahrhundert.



Paul Trautendorfer

Paul Trautendorfer ist Science-Policy Advisor bei der internationalen Organisation JPI Oceans in Brüssel, wo er zu den Themen Ozeanbeobachtung und Munitionsaltlasten im Meer arbeitet. Zuvor absolvierte er Praktika bei der Österreichischen Vertretung bei den Vereinten Nationen in New York sowie beim österreichischen Verteidigungsattaché in Äthiopien. Er hat einen Joint-Master-Abschluss der Universität Leipzig und der Universität Gent, in dem er sich auf Meerespolitik und maritime Sicherheit spezialisierte. Der gebürtige Oberösterreicher ist Hub Lead der Sustainable Ocean Alliance Austria und Mitorganisator der Austrian Maritime Conference.

