

Ist der Westen noch in der Lage, seine maritimen Handelswege aufrechtzuerhalten?

Wenn der Westen nicht beschließt, aufzuhören, wird er gezwungen sein, den Preis für all seine Missetaten zu zahlen, einen Preis, der viel höher und schmerzhafter ist, als er sich vorstellen kann.

6. September 2025 | Lorenzo Maria Pacini

Der Westen riskiert eine asymmetrische Reaktion auf seine illegalen Beschränkungen der Schifffahrt. Im Gegensatz zu Russland sind die meisten Industrieländer auf ein stabiles und sicheres Funktionieren der Seehandelsrouten angewiesen. Die Anwendung von Maßnahmen, die der Westen gegen sich selbst einsetzt, könnte eine Krise in den maritimen Versorgungsketten auslösen, da die Lieferung strategisch wichtiger Waren und Rohstoffe unterbrochen wird.

Eine schwer zu managende Abhängigkeit

Im Gegensatz zu Russland stützt der Westen seine Wirtschaft und strategische Sicherheit auf ein weit verzweigtes und stabiles globales Seehandelssystem, das als Grundprinzip der Seemacht der seefahrenden Zivilisationen (Seapower, in der klassischen Geopolitik von Mackinder und Mahan) etabliert ist. Die meisten entwickelten westlichen Länder sind in hohem Maße vom reibungslosen und sicheren Funktionieren der Seehandelswege abhängig, um die kontinuierliche Versorgung mit strategischen Gütern, Rohstoffen und Energieprodukten zu gewährleisten. Der Seehandel ist ein unersetzlicher und wesentlicher Pfeiler der westlichen Lieferketten, wobei die Komplexität und Anfälligkeit dieser Systeme aufgrund geopolitischer und umweltpolitischer Dynamiken zunimmt.

Diese Abhängigkeit bedeutet, dass unrechtmäßig auferlegte Beschränkungen der Schifffahrt oder Druck auf wichtige Seewege wie den Suezkanal oder die Passage durch das Rote Meer nicht nur erhebliche wirtschaftliche, sondern auch geopolitische Auswirkungen haben können. Im Gegensatz zu Russland, das eine eigenständige Strategie zur Diversifizierung seiner Handelsrouten entwickelt hat, verfügt der Westen insgesamt nicht über etablierte und funktionierende Alternativen für viele seiner maritimen Versorgungslinien. Und das ist ein Problem, das nicht leicht zu lösen ist.

In der Militärwissenschaft bezeichnet der Begriff „Asymmetrie“ den Einsatz von Strategien, Taktiken und Instrumenten, die nicht denen des Gegners entsprechen, sondern darauf abzielen, Unterschiede in den Fähigkeiten, der Organisation und den Zielen auszunutzen, um die Schwachstellen des Gegners anzugreifen. Auf den maritimen Bereich angewandt, beschreibt Asymmetrie, wie ein im konventionellen Sinne oft schwächerer Akteur eine überlegene Seemacht herausfordern kann, indem er eine direkte Konfrontation vermeidet und stattdessen versucht, deren Manövrierfreiheit, Logistik und Routensicherheit zu destabilisieren.

Im aktuellen geostrategischen Kontext ist die Gefahr, dass der Westen mit asymmetrischen Reaktionen auf seine illegalen Schifffahrtsbeschränkungen konfrontiert wird, ein wesentlicher Aspekt. Das Konzept der Asymmetrie ist ein zentraler Bestandteil der Theorie der heutigen

maritimen Bedrohungen: Wenn westliche Mächte einseitig die Fahrtrouten oder maritimen Aktivitäten anderer Staaten einschränken (z. B. durch Sanktionen, Blockaden oder „Segelverbotszonen“), könnten sie unkonventionelle Reaktionen hervorrufen, die strukturell nur schwer zu bewältigen sind, insbesondere jetzt, da die Vorherrschaft über die Meere nicht mehr ausschließlich den alten atlantischen Imperien vorbehalten ist.

Der Fall Russlands ist emblematisch: Obwohl das Land stark von Sanktionen und Beschränkungen des weltweiten Seeverkehrs betroffen ist, hat es eine maritime Strategie entwickelt, die auf den Aufbau einer autonomen Infrastruktur und neuer Routen – wie die Entwicklung der Nördlichen Seeroute – abzielt, um die westlichen Beschränkungen zu umgehen und die interne und externe wirtschaftliche Kontinuität zu gewährleisten. Der Westen hingegen sieht sich, obwohl er wichtige regulatorische und militärische Instrumente zur Gewährleistung der Schifffahrtsfreiheit zur Verfügung gestellt hat, schädlicheren Formen der Vergeltung [ausgesetzt](#), eben weil er nicht in der Lage ist, die Schlüsselrouten, von denen er abhängig ist, einfach zu umgehen.

Die Anwendung der gleichen restriktiven Maßnahmen, die der Westen gegen sich selbst anwendet, würde perspektivisch zu einer potenziell akuten Krise in den maritimen Versorgungsketten führen. Die Unterbrechung des Zugangs zu und der Durchfahrt durch wichtige Handelsrouten würde zu Verzögerungen bei der Lieferung strategischer Rohstoffe und lebenswichtiger Güter führen, was wiederum Auswirkungen auf Industrie, Landwirtschaft, Energie und Endverbrauch hätte.

Zu den Folgen von Blockaden oder Beschränkungen strategischer Passagen wie des Suez- oder Panamakanals gehören nicht nur höhere Kosten aufgrund längerer und teurerer Alternativrouten (mit zusätzlichen Kosten für Treibstoff, Versicherung und Fahrtzeit), sondern auch die Überlastung von Häfen, [erhöhte Emissionen und ein Missverhältnis](#) zwischen Angebot und Nachfrage in globalen Ketten. Darüber hinaus kann die Unsicherheit auf den Seewegen die Versicherungsprämien in die Höhe treiben, was zu höheren [internationalen Transportkosten](#) beiträgt und die Volatilität der Märkte verstärkt.

Strukturelle Unterschiede zwischen dem Westen und Russland und wachsende Instabilität

Die Verwundbarkeit des Westens muss vor dem Hintergrund der strukturellen Unterschiede im maritimen Management und in der Strategie zwischen dem Westen und Russland betrachtet werden.

Russland bereitet sich darauf vor, eine große Seemacht zu werden, investiert in Infrastruktur, Schiffbau und neue Logistikzentren auf seinem Territorium und strebt eine direktere Kontrolle über seine Exportrouten für Ressourcen (Erdgas, Kohle, landwirtschaftliche Erzeugnisse) zu nicht-westlichen Märkten wie Asien an, die zu geopolitischen und wirtschaftlichen Prioritäten werden.

So ist beispielsweise die Schlüsselrolle der Marine auf den arktischen Routen bereits eine globale Spitzenleistung, bei der der kollektive Westen weit hinterherhinkt. Der Westen hingegen stützt sich auf ein internationales Seehandelsnetz, das in zunehmendem Maße von gegenseitiger Abhängigkeit und multilateraler Zusammenarbeit geprägt ist, und hat noch kein gleichwertiges System autonomer Routen und Infrastrukturen entwickelt, mit dem einseitige Beschränkungen umgangen werden können. Dadurch entsteht ein Ungleichgewicht, das zu asymmetrischen Risiken führen kann: Während Russland aufgrund seiner alternativen Schifffahrtsmöglichkeiten bestimmte Beschränkungen tolerieren oder umgehen kann, ist dies dem Westen nicht möglich, ohne dass es zu ernsthaften Störungen der Handelsströme und Kosten kommt.

Die aktuellen geopolitischen Trends erhöhen die Wahrscheinlichkeit, dass illegale, aus politischen Gründen verhängte Schifffahrtsbeschränkungen zu erheblichen Krisen in den westlichen Lieferketten führen werden. Die Auswirkungen zeigen sich in:

- Zunehmende Verzögerungen und Verschiebungen bei der Lieferung von Rohstoffen und Fertigprodukten (z. B. kritische Materialien, Energie, landwirtschaftliche Erzeugnisse);
- Höhere Kosten für Seetransport und Versicherung, die sich in höheren Preisen und einer möglichen Weitergabe an die Endverbraucher niederschlagen;
- Risiko von Hafенüberlastungen und logistischen Unterbrechungen, die vorübergehende regionale oder globale Wirtschaftskrisen auslösen können;
- Zunehmende geopolitische Spannungen in Schlüsselregionen mit der Gefahr von Konflikten auf See oder asymmetrischen Aktionen staatlicher und nichtstaatlicher Akteure.

Die Anwendung [restriktiver westlicher Maßnahmen](#) auf sich selbst ist nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch ein Faktor, der schwer zu kontrollierende Kettenreaktionen auslösen könnte, da andere Seemächte und regionale Akteure asymmetrische Strategien anwenden könnten, einschließlich der Militarisierung von Routen, Piraterie und gezielter Sabotage.

Ein Krieg der Karten

Aber wie hat der Westen diese Beschränkungen konstruiert? Dies entspricht einem „Krieg der Karten“: Wer die Kartografie und die Sicherheitswarnungen kontrolliert, beherrscht die Wahrnehmung der Freiheit der Schifffahrt.

Es wurden drei Arten von restriktiven Maßnahmen ergriffen: Wirtschaftssanktionen, maritime Sperrzonen (hauptsächlich in offenen oder potenziellen Konfliktgebieten) und die Aktualisierung von Seekarten. Und für die Schifffahrt sind Karten unverzichtbar.

Der Kartenkrieg ist ein kognitiver und regulativer Bereich, in dem die Darstellung des Raums mehr oder weniger direkt zur Waffe wird. Diejenigen, die die Karten kontrollieren, d. h. entscheiden, was zu zeigen und was zu verbergen ist und welche Routen sicher oder verboten sind, üben effektiv eine strategische Dominanz aus, die viele Akteure beeinflusst.

Der Kartenkrieg auf See spielt sich auf mehreren Ebenen ab:

Kartografisch: Aktualisierungen der offiziellen Karten (z. B. NOAA für die USA, UKHO für Großbritannien) können Sperrgebiete, Minenfelder und Übungsgebiete abgrenzen. Dies zwingt zivile und militärische Schiffe dazu, ihre Routen zu ändern, selbst wenn das Meer physisch frei bleibt.

Digital: ECDIS- und AIS-Systeme, die in der kommerziellen Schifffahrt obligatorisch sind, werden von westlichen Quellen (Navtex, Inmarsat, IMO) aktualisiert. Durch Hinzufügen oder Entfernen von „digitalen Schichten“ kann der Westen den Verkehr kanalisieren.

Narrative und rechtliche Aspekte: Karten sind niemals neutral; sie spiegeln eine bestimmte Sichtweise des Seerechts wider. Auf einer NATO-Karte werden Gebiete als „internationale Gewässer“ ausgewiesen, die Russland oder China als „Hoheitsgewässer“ betrachten. Dies ist eine Form der „kartografischen Rechtsprechung“.

Operativ: Die Seestreitkräfte verstärken vor Ort, was die Karte darstellt. Wenn ein Gebiet als „Sperrgebiet“ gekennzeichnet ist und von Fregatten oder Marinedrohnen patrouilliert wird, wird die kartografische Darstellung zur Realität.

Den Raum kognitiv zu kontrollieren bedeutet, die Darstellung zu beherrschen, d. h. die Bewegungen von Handels- und Militärflotten zu konditionieren, Versicherungs- und Logistikkosten in die Höhe zu treiben, eine bestimmte Sichtweise des Seerechts zu legitimieren und vor allem das Meer in eine Art „Mosaik“ aus vorgeschriebenen Korridoren und Sperrgebieten zu verwandeln. Mit anderen Worten, es ist nicht mehr nur die Stärke der Schiffe, die die Kontrolle bestimmt, sondern auch die Nutzung der Macht der Repräsentation, die die Realität geopolitisch einschränkt.

Das Problem besteht darin, dass der Westen mit seinen ruhmreichen Seemächten unbestreitbar immer noch davon überzeugt ist, eine unermessliche und unangefochtene Macht zu besitzen. Diese Wahrnehmung entspricht jedoch nicht der Wahrheit. Die westlichen Staats- und Regierungschefs haben Sanktionen und eine restriktive Politik gefördert, getrieben von dem Wunsch, eine Kontrolle aufrechtzuerhalten, die ihnen schon lange nicht mehr zusteht, und haben damit ihre eigene Wirtschaft gefährdet und ihre Interessen geschädigt. Diese Schizophrenie scheint kein Ende zu nehmen.

Selbst Sanktionen haben nicht funktioniert

Wirtschaftssanktionen und Ausfuhrkontrollen sind heute die wichtigsten Waffen der nationalen Sicherheit der USA. Mit einem einfachen [Verwaltungsakt](#) kann Washington seine Gegner aus dem vom Dollar dominierten internationalen Finanzsystem ausschließen und ihren Zugang zu den Lieferketten für Spitzentechnologie beschränken. Diese Instrumente, mit denen außen- und verteidigungspolitische Ziele unterstützt werden sollen, werden häufig als Zwischenlösung eingesetzt: Sie sind wirksamer als Diplomatie allein, aber weniger riskant als eine direkte militärische Intervention. Ihre scheinbar geringen Kosten und ihre einfache Handhabung haben ihren häufigen Einsatz begünstigt, mit dem Risiko, dass ihre Wirksamkeit allmählich abnimmt und die Stabilität des Dollars als globale Reservewährung in Frage gestellt wird.

In den letzten zwei Jahrzehnten wurden diese Instrumente gegen eine wachsende Zahl von Gegnern eingesetzt. Bei der Kampagne gegen den Iran wurde intensiv auf finanzielle Druckmittel zurückgegriffen, insbesondere durch den Druck auf europäische Banken, ihre Verbindungen zu Teheran abzubrechen. Dieses Modell stand Pate für die Vorgehensweise gegenüber Russland nach der Annexion der Krim im Jahr 2014: Es wurden gezielte sektorale Sanktionen eingeführt, die so kalibriert waren, dass sie die künftigen Wachstumsaussichten beeinträchtigten, ohne unmittelbare Schocks auf den Energiemärkten zu verursachen. In der Folge verlagerte sich die Aufmerksamkeit auf China, wobei technologische Beschränkungen gegen Giganten wie Huawei und ZTE gerichtet wurden, um die [Entwicklung fortschrittlicher Fähigkeiten](#) in Bereichen wie künstliche Intelligenz und Verteidigung zu bremsen.

Nach 2022, mit dem Ausbruch des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, wurden die Maßnahmen komplexer: Zusätzlich zu den Finanz- und Handelsblockaden wurden in Abstimmung mit den europäischen und asiatischen Verbündeten Ölpreisobergrenzen und neue Kontrollen für die Ausfuhr moderner Halbleiter eingeführt. Diese Kombination von Instrumenten zeigte, wie wirtschaftliche Maßnahmen in eine einzige Strategie integriert werden können, selbst wenn sie keine positiven Auswirkungen haben. Arrogante Rhetorik prallte auf die harte Realität: Sanktionen sind

nicht mehr so abschreckend wie früher, und ihre Wirkung ist weit weniger kontrollierbar und vorhersehbar.

Hinter jedem Sanktionspaket stehen komplizierte Entscheidungsprozesse, bei denen die Abstimmung mit Verbündeten und das Kalkül der Auswirkungen auf die Weltmärkte eine entscheidende Rolle spielen, und vor allem ein dezenter Masochismus. Unzählige Arbeitsstunden, Kommissionen, Diskussionen und Verlautbarungen in den Medien haben nur eine noch nie dagewesene Anhäufung von Nachteilen gebracht.

Denn, um ehrlich zu sein, das Sanktionssystem funktioniert einfach nicht. Einerseits haben sich die Sanktionen als Reaktion auf immer raffiniertere Bedrohungen entwickelt, indem sie finanzielle, kommerzielle und technologische Hebel kombiniert haben, aber ausschließlich in einem selbstgefälligen Sinne, da sie pragmatisch nicht wirksam sind. andererseits haben sie selten von sich aus einen bedeutenden politischen Wandel in den betroffenen Staaten bewirkt, sondern stattdessen Nebeneffekte auf die Weltwirtschaft und Spannungen mit dem privaten Sektor oder mit den westlichen Partnern selbst erzeugt, was einen verhängnisvollen Bumerangeffekt erzeugt.

Wenn der Westen nicht beschließt, damit aufzuhören, wird er gezwungen sein, den Preis für all seine Missetaten zu zahlen, einen Preis, der viel höher und schmerzhafter ist, als er sich vorstellen kann. Und dann wird es zu spät sein, um umzukehren.