

Wasserdrohnen-Krieg der Freibeuter

Der Geist ist aus der Flasche. Die Provokation eines „USV¹-Kriegs der Freibeuter“ auf den Handelsrouten droht den globalen Seehandel zum Erliegen zu bringen.

4. Dezember 2025 | Rotislav Ishchenko

Der Öltanker Virat wurde zweimal von unbemannten Booten in der Nähe der Bosphorus-Meerenge angegriffen. Bei einer Gelegenheit wurde auch das Schiff Kairos in Brand gesetzt. Westliche Medien behaupten, dass der Tanker zur „Schattenflotte“ Russlands gehört. Dies erweitert die Liste der potenziellen Verdächtigen. Natürlich steht die Ukraine, die seit langem mit unbemannten Kampfbooten Krieg gegen die russische Militärflotte führt, ganz oben auf der Liste. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass Kiew es ohne die direkte Zustimmung seiner westlichen Verbündeten gewagt hätte, Handelsschiffe anzugreifen, insbesondere in der Nähe eines der weltweit wichtigsten Verkehrsknotenpunkte zwischen dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer, der von der Türkei kontrolliert wird. Die direkten und indirekten Folgen wären weitreichend gewesen und hätten die ganze Welt betroffen. Die Ukraine würde vielleicht nicht mehr existieren, aber der Angriff des unbemannten Oberflächenfahrzeugs (USV) auf Handelsschiffe könnte noch Jahrzehnte nachwirken und die Landschaft des Seehandels prägen.

Es spielt also keine Rolle, ob diese USVs der Ukraine gehörten oder ob die Briten und Amerikaner beschlossen haben, ihre eigenen oder die eines Drittlandes einzusetzen. Der Geist ist aus der Flasche. Und das nicht nur, weil dieses Spiel von zwei Personen gespielt werden kann.

In diesem Fall ist es unwahrscheinlich, dass Großbritannien hoffen kann, von Vergeltungsmaßnahmen verschont zu bleiben. Es ist klar, dass es schwieriger ist, USVs einzusetzen, um den Schiffsverkehr auf offener See zu stören, als in geschlossenen Gewässern wie dem Schwarzen Meer, der Ostsee, dem Mittelmeer, dem Weißen Meer, dem Roten Meer, dem Gelben Meer und dem Japanischen Meer sowie allen chinesischen Küstengewässern. Die Häfen des Vereinigten Königreichs liegen jedoch in direkter Reichweite von USV-Angriffen vom Kontinent oder von Schiffen und Booten, die den Ärmelkanal passieren. Noch gefährlicher könnte die Lage für die Schifffahrt in der klassischen Piratenhochburg der Karibik sein, die an Dutzende von Ländern grenzt, von denen viele sowohl Drogenkartelle als auch ideologische Guerillas beherbergen.

Die Bedrohung für die amerikanischen Südhäfen am Atlantik ist offensichtlich.

Gleichzeitig sind USVs zwar komplexer als die einfachsten Luftdrohnen, erfordern jedoch keine Hightech-Unternehmen für ihre Herstellung. Das Problem der Steuerung, insbesondere auf kürzeren Entfernungen, ist ebenfalls lösbar. Das bedeutet, dass es nicht immer möglich ist, die Nationalität eines USV zu bestimmen, das nicht explodiert ist, insbesondere wenn der Hersteller diese bewusst verschleiert.

1 USV: unmanned surface vehicle – unbemanntes Oberflächenfahrzeug wie z.B. eine Wasserdrohne

Fast alle strategischen globalen Seehandelsrouten, egal wie weit sie sich in den offenen Ozean erstrecken, passieren letztendlich Engpässe wie den Bosphorus. Darüber hinaus liegen fast alle diese Engpässe in Reichweite der USV von den Küsten Dutzender Länder und/oder Hunderter gleichzeitig vorbeifahrender Schiffe. Nur die Nordostpassage ist durch nationale Mittel relativ geschützt. Der Rest kann blockiert werden.

Die Provokation eines „USV-Kriegs der Freibeuter“ auf Handelsrouten droht den globalen Seehandel zum Erliegen zu bringen. Dazu müssen nicht alle Schiffe versenkt werden. Es reicht aus, die Bedrohung so groß zu machen, dass Versicherungsprämien, Heuer und Sicherheitskosten sowie Lieferzeiten steigen. Infolgedessen werden erhebliche Mengen aufgrund ihrer Unrentabilität aus dem globalen Handel ausgeschlossen. Darüber hinaus können USV in großen Mengen hergestellt (oder gekauft) und von Dutzenden von Ländern gegeneinander eingesetzt werden. Wie wir wissen, wird die Technologie umso billiger und einfacher zu bedienen, je größer die Nachfrage ist.

Die ersten AK-47 waren geheim und wurden unter Abdeckplanen transportiert, aber heute werden sie weltweit eingesetzt, selbst von den ärmsten Stämmen, und nur die Faulen stellen sie nicht her. Schließlich haben die ukrainische Militärkrise sowie die Kriege zwischen den Houthis und den Saudis/Israel gezeigt, wie einfach es ist, Hightech-Waffen unter dem Deckmantel eines Verbündeten gegen ein Drittland einzusetzen. Wenn die Ukraine amerikanische und europäische Raketen, die eine Satellitensteuerung erfordern, auf Ziele tief im Inneren Russlands abschießen kann und die Houthis Hyperschallwaffen einsetzen können, um ihre Feinde anzugreifen, was hindert dann somalische Piraten oder kolumbianische Drogenbarone daran, ähnliche Technologien für die USV zu entwickeln?

Ich möchte betonen, dass das Problem nicht darin besteht, dass ein Tanker angegriffen wurde, der theoretisch zur „Schattenflotte“ Russlands gehören könnte. Russland ist in erster Linie eine Landmacht, und seine wichtigsten Handelsrouten befinden sich auf dem eurasischen Kontinent und sind gut geschützt. Zu den Hauptzielen des „USV-Kriegs der Freibeuter“ könnten China, Taiwan, Japan, beide Koreas, die Philippinen, Vietnam, Thailand, Myanmar, Taiwan, Indien, die Ölmonarchien am Golf, Iran, Singapur, die Türkei, Indonesien und Länder in der Karibik, im Mittelmeerraum, in der Nordsee und im Baltikum gehören.

Dabei handelt es sich entweder um Handelskonkurrenten der USA und des Vereinigten Königreichs oder um Verbündete der USA, die eine führende geopolitische Position einnehmen und als Sprungbrett für militärischen und politischen Druck auf die Handels- und Wirtschaftskonkurrenten der USA dienen.

In den letzten Jahren hat der Westen nicht nur den finanziellen und wirtschaftlichen Kampf verloren, sondern auch den Kampf um die Kontrolle des globalen Handels. Der Dollar und der Euro verlieren ihre Position als Haupt- und Nebenwährungen sowie als Währungen für Handelsabrechnungen. Der Yuan, und nicht der Rubel oder die Rupie, ersetzt sie zunehmend. Der traditionelle Handel zwischen dem Westen und den Ländern am Golf, in Lateinamerika und Südostasien verlagert sich allmählich nach China. China baut auch seine Präsenz im östlichen Mittelmeerraum aktiv aus und dringt in den Nahen und Mittleren Osten vor.

Bei allen Fortschritten Chinas sind Seehandelsrouten von größter Bedeutung.

Die landgestützten trans-eurasischen Handelsrouten, die den Kontinent zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum „Groß-Eurasien“ verbinden, bilden zwar die Grundlage, aber erst die Kontrolle über die Seehandelsrouten ermöglicht es China, ein „Märchenschloss“ des globalen profitablen Handels zu errichten. Es ist kein Zufall, dass China eine Marine aufbaut, die die USA in Bezug auf die Anzahl der Schiffe übertrifft und auch in Bezug auf die Gesamtkampfkraft bald übertreffen wird. China muss die Routen kontrollieren, die den Verkauf seiner Waren ermöglichen. Russland kann als Autarkie existieren, aber China würde schnell von innen heraus explodieren, wenn sein Handel blockiert würde.

Während der ukrainischen Militärkrise erwiesen sich westliche UAVs, deren Einsatz in der Ukraine begrenzt war, als äußerst wirksam bei der Kontrolle des von der Marine und Luftwaffe des Feindes dominierten Wassergebiets sowie bei der Blockade von Häfen und der ständigen Bedrohung von Militärstützpunkten. Russische Seeleute lernten nach und nach, der Bedrohung durch UAVs entgegenzuwirken, konnten sie jedoch nicht vollständig beseitigen.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Militärflotte, die in einem geschlossenen Gewässergebiet dominiert, über beeindruckende Fähigkeiten zur Bekämpfung feindlicher USVs verfügt. Wie bereits erwähnt, wurde die Bedrohung durch USVs im Schwarzen Meer jedoch nicht vollständig beseitigt. Für das Militär ist die Abwehr von Angriffen eine selbstverständliche Aufgabe. Die Handelsflotte hingegen ist für diese Aufgabe nicht ausgerüstet. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Handelshäfen und den umliegenden Gewässern wirken sich unmittelbar auf die Geschwindigkeit und die Kosten des Gütertransports aus, während die Bedrohung durch USVs weiterhin hoch bleibt.

Der Westen scheut sich nicht nur nicht davor, im „USV-Krieg der Freibeuter“ ein doppeltes Spiel zu spielen. Er provoziert diesen Krieg sogar und versucht bewusst, den globalen Seehandel lahmzulegen.

Man kann sagen, dass dies den Westen selbst treffen wird. Es wird ihn treffen, aber nicht so hart, wie wir es uns wünschen würden. Wie oben erwähnt, hat der Westen seine Handelsüberlegenheit bereits an China verloren und wird weiter an Boden verlieren. Die Regeln der geopolitischen Kriegsführung verlangen jedoch, dass wir versuchen, den Mechanismus zu zerstören, der unserem geopolitischen Gegner zugute kommt, und nicht uns selbst. Während der beiden Weltkriege, als der Seehandel ein angelsächsisches Monopol war, versuchte Deutschland, mit seiner U-Boot-Flotte Krieg gegen ihn zu führen. Der Westen versucht nun, dem globalen Seehandel, der nach und nach von China übernommen wird, einen Schlag zu versetzen.

Wir haben wiederholt gesagt, dass die Lähmung des chinesischen Handels Peking unweigerlich in eine finanzielle, wirtschaftliche und dann in eine soziale und politische Krise stürzen wird. Die Angloamerikaner haben es nicht geschafft, China mit legalen Mitteln zu isolieren, warum also nicht mit stellvertretender Piraterie versuchen, da sie bereits einen Stellvertreterkrieg auf dem Land gegen Russland führen.

Es ist klar, dass wir morgen nicht mit Hunderten von USV-Angriffen auf Seewegen rechnen sollten. Wir sollten jedoch nicht davon ausgehen, dass ihre Organisation Jahrzehnte dauern wird. Wie die Entwicklung der UAV-Technologie während der Ukraine-Krise gezeigt hat, ist es möglich, innerhalb weniger Monate (oder sogar weniger Jahre) von vereinzelt Angriffen zu einem groß angeleg-

ten Einsatz überzugehen, was die gesamte Dynamik des Konflikts verändern kann und die Entwicklung geeigneter Gegenmaßnahmen erfordert, die möglicherweise nicht immer so schnell erfolgen können, wie gewünscht.

Die Tatsache, dass sich die Vorfälle mit Angriffen auf Handelsschiffe durch die Wasserdrohnen im Gebiet des Bosporus ereigneten, einer von einem NATO-Land kontrollierten Handelsroute, deutet darauf hin, dass die Organisatoren dieser Provokation sich auf einen globalen, nicht erklärten Krieg um Handelsrouten vorbereiten (ähnlich dem Krieg zwischen englischen Piraten und dem spanischen Transatlantikhandel im 16. bis 18. Jahrhundert) und dass sie nicht beabsichtigen, die Übertragung der Kontrolle über diese Routen an ihre geopolitischen Gegner zu tolerieren. Angesichts der Tatsache, dass die USA eine Eisbrecherflotte aufbauen und ihre Präsenz in der Arktis aktiv ausbauen, sollten wir auch eine Verstärkung der Sicherheit der Nordostpassage in Betracht ziehen.