



Seekrieg im Schwarzen Meer – das „dritte Hormuz“?

Dr. Klaus Olshausen

August 2026

Zusammenfassung

Im Schatten der Entwicklungen rund um die Straße von Hormuz und seit Wochen auch um die Enge Bab al-Mandab verstärken sich offensive Seekriegsoperationen zwischen dem Aggressor Russland und der sich wehrenden Ukraine. Ihr Umfang beeinträchtigt bereits die Versorgung der Welt mit Getreide. Die Operation „MoLoTSchka“ der Ukraine hat alle Maßnahmen gegen Logistikketten und Transporte von illegalen Gütern aus besetzten Gebieten verstärkt. Russland reagiert mit heftigen Angriffen auf die Häfen und droht, alle Schiffe aufzubringen, die ukrainische Häfen anlaufen mit dem Vorwurf militärischer Transporte, aber auch agrarische Produkte, um ukrainische Einnahmen zu verringern. Ein Vorschlag der Türkei für eine Waffenruhe im Schwarzen Meer lehnt Russland ab. Wirksame Maßnahmen der VN, AU oder EU, Russland zur Zustimmung zu drängen sind nicht erkennbar. Das Schwarze Meer als dritte Region ohne sichere freie Seefahrt darf die Staatengemeinschaft nicht zulassen. Denn weitere Kandidaten, die Ähnliches im Schilde führen, können sich ermutigt fühlen.

ISPSW

Das Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung (ISPSW) ist ein privates, überparteiliches Forschungs- und Beratungsinstitut.

In einem immer komplexer werdenden internationalen Umfeld globalisierter Wirtschaftsprozesse, weltumspannender politischer, ökologischer und soziokultureller Veränderungen, die zugleich große Chancen, aber auch Risiken beinhalten, sind unternehmerische wie politische Entscheidungsträger heute mehr denn je auf den Rat hochqualifizierter Experten angewiesen.

Das ISPSW bietet verschiedene Dienstleistungen – einschließlich strategischer Analysen, Sicherheitsberatung, Executive Coaching und interkulturelles Führungstraining – an.

Die Publikationen des ISPSW umfassen ein breites Spektrum politischer, wirtschaftlicher, sicherheits- und verteidigungspolitischer Analysen sowie Themen im Bereich internationaler Beziehungen.



Analyse

Im Schatten der politischen Aufmerksamkeit für die Entwicklungen rund um die Sperrung der Straße von Hormuz und seit einigen Wochen auch in der Meerenge von Bab al-Mandab finden im russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine im Asowschen und im Schwarzen Meer verstärkt offensive Seekriegsoperationen statt. Sie haben einen Umfang angenommen, der weitere dramatische Folgen für die freie Seefahrt und damit insbesondere für die Versorgung großer Teile der Welt mit Getreide haben kann und wird.

Jede Betrachtung, Analyse und Beurteilung von einzelnen Aktionen im Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine sollte einen grundsätzlichen Unterschied im Blick haben. Putin will ein großes Land mit über 40 Millionen Einwohnern mit aller Macht unterwerfen. Die Menschen in der Ukraine **versuchen** mit jeder Unterstützung, die sie erhalten können, ihr Überleben zu sichern und eine freie integrale Ukraine wieder herzustellen.

Russland hat mit seiner Eroberung im Osten und Süden der Ukraine das Asowsche Meer zu einem russischen Binnenmeer gemacht. Das verschafft ihm die Möglichkeiten, seine Logistik für die besetzten Landesteile einschließlich der widerrechtlich annektierten Krim über See durchzuführen. Da die Kertsch-Brücke in den vergangenen Jahren nicht zerstört werden konnte, auch weil deutsche Regierungen den Marschflugkörper TAURUS nicht zur Verfügung gestellt haben, steht auch diese zur Verfügung. Sie wird allerdings wegen der Bedrohung der Transporte nicht mehr in großem Umfang genutzt.

Die Ukraine, faktisch ohne konventionelle Seestreitkräfte, war mit unterschiedlichen unbemannten Waffensystemen aus der Luft, über Wasser und unter Wasser in der Lage, die russischen Seestreitkräfte und deren Verstärkungen auf der Krim und der offenen See wirkungsvoll zu bedrohen und insbesondere in Sewastopol massiv zu zerstören. Deshalb zog Russland seine Seestreitkräfte schließlich in den einzigen großen Seehafen im Schwarzen Meer Noworossijsk zurück. Nachdem Russland Odessa und das Küstengebiet nicht einnehmen konnte, greift es Stadt und Hafenanlagen der Region ständig an, aber zunehmend auch zivile Frachter mit Raketen, Drohnen und Marschflugkörpern. In den letzten Wochen hat sich dies ausgeweitet, um insbesondere den Transport ukrainischer Agrargüter, insbesondere Getreide, zu verhindern.

Die Ukraine ist schon länger bestrebt, Russland die Nutzung des Asowschen Meeres sowohl für die Versorgung ihrer Truppen und der besetzten Gebiete zu unterbinden. Seit Beginn der Operation „MoLoTSchka“ (Moskau wird über die Krim fallen) Anfang Juli sind weit über 150 vor allem kleine und mittlere Frachtschiffe (Bulkschiff und General Cargo), Tanker, Tanker-Gas-Schlepper und Begleitboote, die Treibstoff und Rohöl unter Umgehung von Sanktionen in Richtung der besetzten Krim und russischer Häfen transportieren, zerstört oder beschädigt worden. Außerdem werden Frachter mit Getreide oder Gütern aus den besetzten Gebieten als illegal angesehen.

Aufgrund dieser Lageentwicklungen und nach den Ankündigungen Russlands, dass alle Schiffe Richtung Ukraine potenziell als mit militärisch nutzbarem Gerät oder sogar Waffen beladen eingeschätzt werden und dann angegriffen werden könnten, haben Reeder der Handelsschifffahrt bereits das Anlaufen ukrainischer Häfen abgelehnt.

Das wird noch verstärkt, da die Ukraine, die vorrangig die Schiffe des logistischen russischen Verkehrs im Asowschen Meer bekämpft, eben auch Handelsschiffe als Transportmittel potenziell militärisch nutzbarer



Waffen und Gegenstände für Russland einschätzt. Das führt zu Entscheidungen, solche Schiffe bekämpfen zu können, wenn sie nicht beidrehen oder abdrehen.

Eine unmittelbare Folge ist die Lähmung, ja Einstellung, des zivilen Schiffsverkehrs, obgleich agrarische Güter in keiner Weise z.B. von Sanktionen der EU betroffen sind. Denn wie schon bei der Straße von Hormuz und der Enge Bab al-Mandab sind beide Botschaften an die Reeder und die Versicherer so klar, dass wohl nur wenige bereit sein werden, das Risiko einzugehen, dass ihre Schiffe zum Angriffsziel werden. Russland verfolgt mit der Einordnung solcher Schiffe als militärische Gefahr eine drastische ökonomische Schädigung der Ukraine, da sie ihre Agrarprodukte nicht mehr frei über das Schwarze Meer exportieren kann. Und die Ukraine muss versuchen, jeden Nachschub an militärischen Mitteln zu verhindern, aber eben auch, dass Exporte illegaler Waren die russische Kriegskasse füllen.

In dieser zugespitzten Situation schlug die Türkei Anfang August vor, sich auf ein Moratorium zu verständigen, Schiffe und schiffahrtsbezogene Einrichtungen im Schwarzen Meer nicht anzugreifen. Während die Ukraine selbst über einen Vermittler einen Vorschlag übermittelt hatte, Angriffe auf zivile Schiffe und Einrichtungen einzustellen, lehnt Russland bisher die Vorstellungen der Türkei ab mit dem Hinweis auf „Halbheiten“ und eine Atempause für die Ukraine, sich zu ertüchtigen.

Obwohl die Konsequenzen einer drastisch abnehmenden Versorgung mit Getreide an steigenden Preisen schon deutlich sichtbar werden, ist bislang keine erkennbare und wirksame Unterstützung der Vereinten Nationen sowie der Afrikanischen und Europäischen Union erkennbar, Russland zu drängen, dem Moratorium der Türkei zuzustimmen oder wenigstens zunächst ein Getreideabkommen wie 2022 aufzugreifen, um einer Verschlimmerung der Welternährungskrise entgegenzuwirken.

Gleichzeitig ist dies erforderlich, um Putins Unterwerfungs-Obsession der Ukraine ein weiteres Hindernis in den Weg zu stellen und der Ukraine die Chance für ein freies, souveränes Land zu erhalten. Das Schwarze Meer als dritte Region, in der freie Seefahrt nicht gewährleistet ist, ja sogar verhindert wird, darf die internationale Staatengemeinschaft nicht zulassen. Denn weitere Kandidaten, die Ähnliches im Schilde führen, könnten sich ermutigt sehen.

Anmerkungen: Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Autors wieder.



Über den Autor dieses Beitrags

Generalleutnant a.D. Dr. Klaus Olshausen war von 2006 bis 2013 Präsident der Clausewitz-Gesellschaft. Zuvor war er Deutscher Militärischer Vertreter im Militärausschuss der NATO, bei der WEU und EU, HQ NATO, Brüssel.



Klaus Olshausen