

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 99 (2024)
Heft: 4

Artikel: Huthi-Milizen : Bedrohung für die westliche Schifffahrt
Autor: Goertz, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063075>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Huthi-Milizen – Bedrohung für die westliche Schifffahrt

Seit Mitte November 2023 greifen die Huthi-Milizen aus dem Jemen die internationale Schifffahrt im südlichen Roten Meer an. Die mit dem Iran verbündeten Huthi-Milizen wollen mit dem Beschuss von Handelsschiffen im Roten Meer ein Ende der israelischen Operationen im Gazastreifen erzwingen. Die Angriffe haben massiven Einfluss auf den weltweiten Energiemarkt.

Prof. Dr. Stefan Goertz, Bundespolizei, Hochschule des Bundes, Lübeck

Der Seeweg durch das Rote Meer und den Suezkanal ist eine der wichtigsten Handelsrouten weltweit. Dieser Seeweg ist die zentrale Verbindungsachse zwischen Asien und Europa, über die ein Grossteil aller Energielieferungen für Europa transportiert wird. Ausserdem passieren auch etwa zwölf Prozent (!) des weltweiten Warenverkehrs der Handelsschifffahrt das Gebiet. Wegen der Angriffe der vom Iran hochgerüsteten Huthi meiden grosse Reedereien seit Monaten zunehmend die kürzeste See-Verbindung zwischen Asien und Europa. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die Weltwirtschaft.

Tödliche Angriffe

Bei einem Angriff der Huthi auf das US-Frachtschiff «True Confidence» am 6. März 2024 mit einer Rakete wurden mindestens zwei Seeleute getötet. Wenige

Tage zuvor war der mit 41 000 Tonnen Düngemittel beladene Frachter «Ruby-mar» nach einem Huthi-Angriff im Roten Meer gesunken, als Folge bildete sich vor der Küste des Jemen ein verheerender Ölteppich. Der jemenitische Ministerpräsident, Ahmed Awad Bin Mubarak, erklärte auf X, er bedaure die Entwicklung, die zu einer Umweltkatastrophe in der Region führen werde. Naturwissenschaftler gehen davon aus, dass die gesamte jemenitische Küste, aber auch umliegende Länder wie Saudi-Arabien, Ägypten und der Sudan betroffen und die Auswirkungen auf die Fischereiindustrie und die Korallenriffe massiv sein werden.

Zentrale Handelsroute

Im Roten Meer verlaufen wichtige Handelsrouten zwischen Afrika und Asien von und nach Europa. Nach Angaben des Lo-

gistikkonzerns Kühne+Nagel befahren pro Jahr etwa 19 000 Schiffe den Suezkanal. Grosse Containerschiffe sind auf dem Weg von Asien nach Europa üblicherweise 30 bis 40 Tage unterwegs. Die Alternativroute um Afrika herum verlängert die Fahrzeit je nach Schiff, Geschwindigkeit und Wetter um eine Woche bis zehn Tage oder sogar noch mehr. Durch die längeren Wege haben die Reedereien höhere Kosten, für ein Containerschiff je nach Grösse ein sechsstelliger Betrag pro Tag. Es geht also um sehr viel Geld. Wegen der wiederholten Angriffe der Huthi-Milizen auf Schiffe der weltweiten Schifffahrt leiten die grossen Reedereien – so auch die dänische Reederei Maersk – ihre Schiffe auf die erheblich längere Route um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas um.

Diese dänische Reederei ist gemessen an der Transportkapazität die zweitgrösste Containerreederei weltweit und fährt normalerweise durchschnittlich 24-mal pro Woche durch den Suezkanal. Auch die deutsche Reederei Hapag-Lloyd kündigte an, ihre Schiffe über das Kap der Guten Hoffnung umzuleiten, bis die Passage durch den Suezkanal und das Rote Meer für Schiffe und ihre Besatzungen wieder sicher ist. Neben dem Ölkonzern BP stoppte auch die französische Containerschiff-Reederei CMA CGM alle Transporte durch das Rote Meer. Das taiwanische Unternehmen Evergreen kündigte gar an, vorerst keine israelische Fracht mehr anzunehmen, womit es auf die Erpressung der Huthi-Milizen reagiert.

Einfluss auf den Energiemarkt

Die Seeroute über das Rote Meer ist auch sehr relevant für den Gasmarkt. Deutschland und Europa sind nach Angaben internationaler Rohstoffanalysten abhängig von Flüssiggasimporten (LNG), die unter anderem aus dem Mittleren Osten kommen. Das globale Angebot sei recht knapp, alternative Lieferanten liessen sich nicht so



Die Fregatte «Hessen» lief im Jahr 2003 vom Stapel.

einfach finden. Dementsprechend hätten die europäischen Gaspreise stark reagiert.

Hintergründe der Huthi-Milizen

Der Jemen ist bereits seit Jahrzehnten von Rebellionen und Bürgerkriegen betroffen. Die Konfliktlinien verlaufen entlang religiöser – Schiiten und Sunniten –, politischer und sozialer Trennlinien und werden zusätzlich von widerstreitenden Interessen regionaler und internationaler Mächte vertieft. Die Huthi im Jemen gehen zurück auf die schiitische Gruppierung der Zaiditen im Norden des von Bürgerkrieg und Instabilität geprägten Landes. Schon vor der Vereinigung Nord- und Südjemens im Jahr 1990 hatten sich die Al Huthi, eine Familie zaiditischer Gelehrter, mit Stämmen der Region zur Ansar-Allah-Miliz («Die Anhänger Gottes») vereinigt, um die sozialistische Regierung im Süden des Landes zu bekämpfen. Die Huthi-Milizen sind bereits seit über 30 Jahren stark von anti-amerikanischen und pro-palästinensischen Positionen geprägt. Seit Beginn der 2000-er Jahre gelang es der iranischen Regierung durch finanzielle Zuwendungen, Waffenlieferungen und logistische Unterstützung die Huthi-Miliz als Teil der sogenannten «Achse des Widerstandes» für ihre strategischen Pläne für den Nahen Osten einzuspannen. Diese politischen Pläne bestehen besonders darin, den Staat Israel abzulehnen sowie US-Einfluss vollständig aus der Region zu verdrängen. Im Jahr 2011 schlug die Salih-Regierung einen Aufstand der

Huthi nieder. Im September 2014 nahmen die Huthi die Hauptstadt Sanaa und die wichtige Hafenstadt Hudeida ein. Präsident Hadi floh nach Saudi-Arabien. Nach der Auflösung des Parlaments Anfang 2015 kündigten die Huthi an, die Macht im ganzen Land übernehmen zu wollen. Im Jahr 2017 griff unter Führung Saudi-Arabiens eine Militärallianz, bestehend aus Ägypten, Kuwait, Katar, Bahrain und den Vereinigten Arabischen Emirate, die Huthi aus der Luft an. Die USA, Grossbritannien und Frankreich leisteten logistische Unterstützung. Jene Angriffe zielten strategisch vor allem darauf ab, den Einfluss des Iran in der Region einzudämmen. Die Huthi wiederum greifen seit 2017 immer wieder Ziele in Saudi-Arabien an.

EU-Mission ASPIDES

Die Europäische Union leitete am 19. Februar 2024 die maritime Mission ASPIDES ein, durch welche die Freiheit der Schifffahrt im Roten Meer und im Golf wiederhergestellt und gewahrt werden soll. Um Angriffe der Huthi auf den Seeverkehr abwehren zu können, beteiligen sich verschiedene europäische Seestreitkräfte an der EU-Mission ASPIDES. Ende Februar 2024 musste die deutsche Fregatte Hessen – Teil von ASPIDES – zum ersten Mal einen Angriff der Huthi-Milizen abwehren. Die deutsche Fregatte zerstörte nach Angaben der Bundeswehr zwei Drohnen. Für die Fregatte Hessen war dies wenige Stunden nach dem begonnenen Einsatz der

erste scharfe Waffeneinsatz. Der Einsatz der Fregatte Hessen gilt aktuell als der gefährlichste Einsatz der deutschen Marine in der Geschichte der Bundeswehr. Der deutsche Verteidigungsminister Boris Pistorius hatte vor dem Beginn des Einsatzes der Fregatte Hessen erklärt: «Uns muss aber auch klar sein: Der Einsatz der «Hessen» ist für die Deutsche Marine einer der gefährlichsten seit Jahrzehnten.»

Eskalation als Antwort

Mitte Februar 2023 hatte der Anführer der Huthi-Milizen, Abdel-Malik al-Huthi, erklärt, Angriffe auf Handelsschiffe vor der Küste des Landes ausweiten zu wollen. Man setze auf Eskalation als Antwort auf die «Eskalation Israels im Gazastreifen», so Al Huthi. Bis dahin seien 48 Schiffe angegriffen worden. Zudem kündigte er den Einsatz von «Unterwasser-Waffen» an.

Fazit

Die massiv vom Iran unterstützten Huthi-Milizen betreiben seit über 30 Jahren eine anti-israelische sowie anti-US-amerikanische Politik. Diese hat sich nun mit den Angriffen auf die internationale Schifffahrt im südlichen Roten Meer massiv verschärft und grosse Auswirkungen auf die westliche Schifffahrt, teilweise auch auf die Energieversorgung. Prognostisch betrachtet, werden solche Angriffe weiter anhalten, trotz punktueller Luftangriffe von westlichen Staaten wie den USA und Grossbritannien. 



Der Zerstörer «USS Carney» bekämpft Raketen der Huthi.



Karte des Golf von Aden.