

Prinzipien allein wärmen nicht: Europas klammheimliche Rückkehr zu russischem Öl

31 Jan. 2026 17:20 Uhr

Trotz aller sogenannten westlichen Werte und Prinzipien, die im Propagandakrieg gegen Russland den westlichen Eliten mantraartig von der Zunge kommen, und trotz aller Beschwörungen, nie wieder russisches Öl zu kaufen, passiert in der realen Welt gerade das Gegenteil.



© Urheberrechtlich geschützt

Angebliche "russische Schattenflotte" – oder vielmehr französische Piraterie? Der Öltanker "Grinch" wurde von der französischen Marine aufgebracht und in die Nähe des Ölterminals des Hafens von Marseille-Fos eskortiert, Aufnahme vom 26. Januar 2026

Von Rainer Rupp

Der russische Senator Dmitri Rogosin analysiert in einem aktuellen Beitrag auf seinem Telegram-Kanal die Energiepolitik Europas mit scharfer Ironie. Lange habe sich der Kontinent eingeredet, ohne russisches Öl auskommen zu können. Die "grüne Transformation" sei angeblich fast abgeschlossen, Tanker mit russischem Öl seien ein Relikt der Vergangenheit, und die nachhaltige Energieunabhängigkeit der EU-Staaten stehe unmittelbar bevor. Doch die Realität, so merkt der ehemalige russische Botschafter zur NATO und Europa-Kenner Rogosin süffisant an, erweise sich – wie so oft – "kälter als die Slogans. Dunkler. Und hungriger."

Aktuelle Öl-Verschiffungsdaten zeichnen ein aufschlussreiches Bild:

"Reedereien aus den G7-Ländern sind still und leise wieder dazu übergegangen, russisches Öl zu transportieren. In der ersten Januarhälfte 2026 entfiel fast ein Drittel der russischen Rohöl-Exporte auf

See – rund drei Millionen Barrel pro Tag – auf Tanker aus diesen Ländern. Laut den Daten vom 1. bis 14. Januar 2026 von 'S&P Global Commodities at Sea', die Schiffsbewegungen verfolgen, übernahmen in G7-Ländern registrierte oder zu diesen Ländern gehörende oder von ihnen betriebene Tanker (oder solche, die bei westlichen P&I-Clubs versichert sind) 31,9 Prozent der russischen Rohöl-Exporte von etwa drei Millionen Barrel pro Tag – ein Anstieg von 27,1 Prozent im Dezember und 24,4 Prozent im November."

Der Grund für diesen Anstieg beziehungsweise die Rückkehr zu russischem Öl liege jedoch nicht in einem plötzlichen geopolitischen Sinneswandel im Westen, sondern schlicht in der ökonomischen Notwendigkeit, die sich immer wieder als hartnäckiger als die geheuchelte Moral erweist. Russisches Öl, derzeit zu stark diskontierten Preisen (Ural-Öl war in den letzten Monaten auf Tiefstände von 30 bis 34 Dollar pro Barrel gefallen, bevor es sich leicht erholte), ist wieder attraktiv geworden – auch wenn dies öffentlich als "erzwungene Maßnahme" dargestellt wird. Prinzipien allein sättigen und wärmen niemanden, schon gar nicht in einem kalten Winter, so merkt Rogosin hämisch an. Und erst recht nicht, wenn der günstige Rohstoff fehlt, Fabriken stillstehen, Logistikkosten explodieren und die Vision einer strahlenden postfossilen Zukunft plötzlich an das Leben im späten Mittelalter erinnert: kalte Wohnungen, teure Kerzen und Gestank von dem Dung, der als biologischer Kohleersatz im Ofen verbrennt. Wörtlich fährt Rogosin fort:

"Ohne russisches Öl beginnt die europäische Wirtschaft gefährlich zu knirschen. Und dieses Knirschen wird selbst durch laute politische Bekundungen des Gegenteils immer hörbarer. Die aktuelle Situation ist weder ein Sieg der westlichen Sanktionslogik noch ein Triumph pseudo-moralischer Prinzipien. Sie ist ein Moment der Ernüchterung – wenn Ideologie vor dem leeren Kühlschranks kapituliert und Geopolitik vor realem Energiebedarf."

Aber gleichzeitig entstünde rund um die russischen Öl-Exporte über die See eine weit härtere und zynischere Realität als die schönen westlichen Reden von der "Freiheit der Schifffahrt". Mit Stand vom Januar 2026 habe der Westen bereits 924 Schiffe mit Sanktionen belegt, mehr als die Hälfte davon mit Einschränkungen aus mehreren Ländern – und fast drei Viertel dieser Flotte bestehen aus Tankern, genau den Schiffen, die Öl, Gas und Erdölprodukte transportieren und die Haushalte mit Energie versorgen sollen, so Rogosin. Das ist kein Zufall: Man trifft die eigenen Menschen genau dort, wo es am meisten wehtut, und macht anschließend die Russen dafür verantwortlich.

Laut westlicher Darstellung werden diese Sanktionen angeblich durch internationales Seerecht abgedeckt: die UN-Seerechtskonvention, Verantwortungszonen, Durchfahrtsrechte, ausschließliche Wirtschaftszonen. "Auf dem Papier wirkt das System ordentlich und zivilisiert", so Rogosin, "in der Praxis aber werden die Regeln von einigen Küstenstaaten zunehmend willkürlich ausgelegt, sodass jedes Schiff mit der 'falschen' Ladung oder der 'falschen' Flagge oder unter Vorwänden wie sanitären Bedenken, Schmuggelbekämpfung oder plötzlich entdeckten nationalen Sicherheitsbedrohungen gestoppt und beschlagnahmt werden kann", wie es in letzter Zeit zunehmend geschehen ist.

"Besonders zynisch" dabei sei, "dass einige der größten Moralprediger sich selbst nicht einmal an die zentralen Normen des Seerechts halten. Die USA etwa haben die UN-Konvention von 1982 nie ratifiziert, was sie jedoch nicht daran hindert, anderen zu erklären, wie internationale Regeln auszulegen sind. Sanktionen werden dabei nicht als letztes Mittel, sondern als alltägliches Druckinstrument eingesetzt, bei dem das Recht an die politische Zweckmäßigkeit angepasst wird", so der ehemalige russische NATO-Botschafter.

Russland sei daher gezwungen, pragmatisch zu handeln: Routen zu planen, die die Hoheitsgewässer unfreundlicher Staaten meiden, die Koordination mit neutralen Ländern zu verstärken, über Versicherungen, Begleitschutz und sogar bewaffneten Schutz nachzudenken. Als passende Schutzmaßnahme schlägt Rogosin vor:

"Man sollte den Preis für piratenartige Beschlagnahmungen von Tankern erhöhen, nämlich ein paar britische Hubschrauber abschießen, falls sie versuchen, unsere Schiffe zu entern."

Abschließend erwähnte Rogosin noch das in Russland heftig diskutierte Thema privater, militärisch ausgerüsteter Truppeneinheiten, die die Tanker zur Abschreckung begleiten sollten. Aber auf dieses Thema wollte er nicht näher eingehen; es sei zwar "akut", gehöre aber nicht in die Öffentlichkeit.

Die Wiederauferstehung der von Rogosin erwähnten Piraterie, die ganz offiziell gegen internationales Recht von westlichen Staaten nicht nur gegen Russland organisiert wird, hört sich zwar nach fremdartiger Exotik aus längst vergangenen Zeiten an, aber sie ist zur neuen Normalität im globalen Handel geworden.

Die moralische Verkommenheit der westlichen Führungseliten wird nur noch von ihrer politischen und wirtschaftlichen Inkompetenz übertroffen. Wenn die wirtschaftliche Realität die westlichen Energieimporteure zur Rückkehr zu russischem Öl zwingt, verschärfen die Intelligenzbestien an der Spitze der Regierungen in der EU gleichzeitig die Sanktionen gegen russische Tanker, um den Preis für die einfachen Leute hochzuhalten.

Fazit:

Die von Senator Rogosin beschriebene Zunahme an einer selektiven oder willkürlichen Auslegung des Seerechts durch Länder, die es selbst nicht respektieren oder nicht einmal das entsprechende UNO-Abkommen (UNCLOS) unterzeichnet haben wie die USA, wird durch die wachsende Zahl von Kontrollen und die Beschlagnahme von Schiffen, selbst auf hoher See, durch Großbritannien, Frankreich und vor allem durch die USA belegt.

Insgesamt unterstreichen die aktuellen Entwicklungen Rogosins Kernpunkte: Wirtschaftliche Zwänge schlagen politische Prinzipien. Zweitens: Europa kann langfristig nicht vollständig auf russisches Öl verzichten, ohne massive Kosten und bleibende Schäden für seine Volkswirtschaften zu schultern.

Die neuen, für das Frühjahr 2026 geplanten Sanktionsmaßnahmen gegen die Flotte von Tankern, die russisches Öl transportieren, könnten Russland zu kreativeren, aber womöglich teureren Umgehungsstrategien oder gefährlicheren Alternativen zwingen. Zu Letzterem gehörten zum Beispiel Begleitschutz von Tankerkonvois durch Einheiten der russischen Kriegsmarine, oder die Ergänzung der Schiffsbesatzung einzelner Tanker durch private Militäreinheiten, die mit Drohnen, schultergefeuerten Flugabwehrraketen und leichten, gegen kleine Schiffe einsetzbaren Raketen bewaffnet sind.

Bei jedem illegalen Versuch, ein Schiff zu kapern, müssten die Piraten nicht nur mit einem hohen Blutzoll, sondern auch mit dem Scheitern ihres Vorhabens rechnen. Eine solche Entwicklung könnte auch für den Westen brandgefährlich werden. Denn sie würde den großen Krieg, den so viele verantwortungslose Gesellen in Führungspositionen in London, Berlin, Paris, Washington und in den baltischen Giftzergstaaten so sehnsüchtig herbeiführen wollen, in großen Schritten näherbringen.

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln.