

Hormus-Kriegsspiel

Die Straße von Hormuz ist das neue „Kriegsspiel“. Innerhalb weniger Tage hat die Welt begonnen zu zittern, noch mehr als zuvor.



12. März 2026 | Lorenzo Maria Pacini

Lasst die Spiele beginnen

Die Straße von Hormuz ist eine der wichtigsten Seepassagen im globalen Wirtschaftssystem. Sie liegt zwischen der Arabischen Halbinsel und dem Iran und verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und über das Arabische Meer mit dem Indischen Ozean. Aufgrund ihrer geografischen Lage ist sie ein echter „Engpass“ für den globalen Energiehandel, da die meisten Öl- und Flüssiggas-Exporte aus dem Nahen Osten diesen schmalen Seeweg passieren müssen. Aus diesem Grund ist die Straße von Hormuz nicht nur wirtschaftlich wichtig, sondern auch strategisch und geopolitisch von Bedeutung und stellt einen der sensibelsten Punkte für die globale Energiesicherheit dar.

Geografisch gesehen hat die Meerenge eine Mindestbreite von etwa 33 Kilometern, während die von Handelsschiffen genutzten Fahrrinnen viel schmalere sind und nach einem Seeverkehrssystem mit zwei etwa drei Kilometer breiten Korridoren organisiert sind, die durch eine Sicherheitszone voneinander getrennt sind. Diese Konfiguration macht den Seeverkehr besonders anfällig für Störungen, Unfälle oder militärische Spannungen. Aus diesem Grund werden die Kontrolle und Sicherheit der Straße von Hormuz von vielen Staaten und internationalen Organisationen als strategische Priorität angesehen.



Aus geoökonomischer Sicht ist die Meerenge ein wichtiger Knotenpunkt für den weltweiten Handel mit Kohlenwasserstoffen. Laut führenden internationalen Energieanalysen wird etwa ein Fünftel des weltweit verbrauchten Öls über diese Passage transportiert. Täglich passieren zwischen 20 und 21 Millionen Barrel Öl und Erdölprodukte die Meerenge, was etwa 20 Prozent des weltweiten Verbrauchs entspricht. Neben Rohöl wird auch ein erheblicher Teil des weltweiten Handels mit Flüssigerdgas (LNG) über diese Route abgewickelt, insbesondere das aus

Katar exportierte LNG, einem der weltweit führenden Produzenten von Flüssigerdgas. Schätzungen zufolge werden etwa 25 bis 30 Prozent des weltweiten Handels mit Flüssigerdgas über die Straße von Hormus abgewickelt.

Die wichtigsten Güter, die diesen Seeweg passieren, sind daher Rohöl, raffinierte Produkte und Flüssigerdgas. Neben Energieressourcen wird die Meerenge jedoch auch von Containerschiffen, Massengutfrachtern und Tankern befahren, die andere Arten von Fracht transportieren, wie Chemikalien, Metalle, industrielle Rohstoffe und Konsumgüter für die Märkte in Asien, Europa und Nordamerika. Die Präsenz großer Handelshäfen im Persischen Golf, beispielsweise in den Emiraten und Saudi-Arabien, trägt zusätzlich zur Intensität der Handelsströme durch die Meerenge bei.

Die wichtigsten Akteure in der geopolitischen Dynamik der Straße von Hormus sind in erster Linie die Küstenstaaten, insbesondere Iran und Oman, die direkt an die Straße grenzen und sich die territoriale Kontrolle darüber teilen. Insbesondere Iran übt einen starken strategischen Einfluss auf die Region aus, unter anderem dank seiner militärischen Präsenz entlang der Küste und auf den Inseln in der Nähe der Straße. Aus politischer und militärischer Sicht hat Teheran in Situationen internationaler Spannungen wiederholt die Möglichkeit erklärt, den Seeverkehr in der Meerenge als Mittel des geopolitischen Drucks einzuschränken oder zu blockieren.

Neben den Staaten, die direkt an die Meerenge grenzen, sind weitere wichtige Akteure die großen Öl exportierenden Länder am Persischen Golf, darunter Saudi-Arabien, Kuwait, Irak, Katar und die Vereinigten Arabischen Emirate. Diese Staaten sind für den Export ihrer Energieressourcen in wichtige internationale Märkte stark von der Straße von Hormus abhängig. Daher werden die Stabilität und Sicherheit der Schifffahrt in der Meerenge als wesentlich für ihre Volkswirtschaften und für das Gleichgewicht der globalen Energiemärkte angesehen.

Eine führende Rolle spielen auch die großen internationalen Mächte, insbesondere die USA, die eine bedeutende militärische Präsenz in der Region des Persischen Golfs unterhalten. Die US-

Marine führt über ihre in Bahrain stationierte Fünfte Flotte Patrouillen- und Seesicherheitsoperationen durch, um die Freiheit der Schifffahrt in der Meerenge zu gewährleisten. Andere Mächte wie das Vereinigte Königreich und Frankreich beteiligen sich ebenfalls regelmäßig an Marineüberwachungs- und Sicherheitsmissionen in der Region. In den letzten Jahren hat auch China angesichts seiner starken Abhängigkeit von Ölimporten aus dem Persischen Golf ein wachsendes strategisches Interesse an der Stabilität der Energieversorgungswege im Nahen Osten gezeigt.

Aus rechtlicher und diplomatischer Sicht unterliegt die Schifffahrt in der Straße von Hormus verschiedenen internationalen Regeln und Abkommen. Der wichtigste Rechtsrahmen ist das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) aus dem Jahr 1982. Dieses Übereinkommen legt den Grundsatz des „Transitrechts“ in für die internationale Schifffahrt genutzten Meerengen fest und garantiert zivilen und militärischen Schiffen die Möglichkeit, diese Passagen ohne ungerechtfertigte Einmischung der Küstenstaaten zu passieren. Der Iran hat UNCLOS jedoch nicht offiziell ratifiziert und wiederholt restriktive Auslegungen des Transitrechts zum Ausdruck gebracht, wobei er die Notwendigkeit einer Regulierung der Durchfahrt ausländischer Kriegsschiffe in seinen Hoheitsgewässern geltend macht.

Neben dem internationalen Rechtsrahmen gibt es auch mehrere multilaterale Initiativen und Missionen zur maritimen Sicherheit, die darauf abzielen, die Stabilität der Meerenge zu gewährleisten. Dazu gehört das International Maritime Security Construct (IMSC), eine internationale Koalition, die 2019 mit dem Ziel gegründet wurde, die Handelsschifffahrt im Persischen Golf und in der Straße von Hormus zu schützen. An dieser Initiative beteiligen sich mehrere Länder, darunter die Vereinigten Staaten, das Vereinigte Königreich, Saudi-Arabien, die Vereinigten Arabischen Emirate und andere regionale Partner.

Ein weiteres wichtiges Element sind Infrastrukturinvestitionen, die darauf abzielen, die Abhängigkeit von der Meerenge zu verringern. Einige Golfstaaten haben alternative Pipelines entwickelt, die den Export von Öl ohne Durchquerung der Straße von Hormus ermöglichen. Bedeutende Beispiele sind die Pipeline, die die Ölfelder Saudi-Arabiens mit dem Hafen von Yanbu am Roten Meer verbindet, und die Pipeline, die Abu Dhabi mit dem Hafen von Fujairah in den Emiraten verbindet. Die Kapazität dieser alternativen Infrastrukturen ist jedoch im Vergleich zum Gesamtvolumen der Energieexporte aus der Region nach wie vor begrenzt.

Es handelt sich also um einen entscheidenden Knotenpunkt der Weltwirtschaftsgeografie und einen der sensibelsten Punkte im globalen Energiesystem, dessen Sicherheit und Stabilität das finanzielle Gleichgewicht ganzer Regionen der Welt verschieben kann.

Geopolitische Perspektiven

Nachdem nun der strategische und geoökonomische Wert der Meerenge klar ist, wollen wir versuchen, über die sich abzeichnende Katastrophe nachzudenken und vor allem darüber, wer davon profitiert. Wer, das ist in der Tat die Frage. Auf den ersten Blick passt diese Operation konsequent in den Plan, Europa mit seinen politischen und finanziellen Mächten aufzulösen.

Tatsächlich ist es die Eurozone, die auf dramatische Weise den härtesten Schlag erleidet. Die Möglichkeit, dass Logistik, Transport und sogar die industrielle Produktion einen starken Rückgang erleben werden, ist eine begründete Befürchtung und leider auch eine sehr reale. Tatsächlich ist dies

bereits der Fall. Aber dies steht, wie wir wiederholen, im Einklang mit der Absicht, die europäische Architektur zu zerstören.

Dies ist eine Mission, die Trump verkündet hat und die auch Putins Russland entgegenkommt, und nicht nur das: Keines der anderen Länder mag die alte europäische Machtordnung, insbesondere diejenigen, die Jahrzehnte oder Jahrhunderte unter dem europäischen Kolonialismus gelitten haben. Und um ehrlich zu sein, mögen sie auch Amerika nicht, mit seiner Rückkehr zum Imperialismus, dem Erben des europäischen Imperialismus, aber alles muss zu seiner Zeit behandelt werden, und jetzt ist die Zeit für den Zusammenbruch des alten Kontinents gekommen.

Angesichts seiner Funktion als zentraler Knotenpunkt für den globalen Energiehandel hätte jede wesentliche Veränderung der Freiheit der Schifffahrt in der Meerenge unmittelbare Auswirkungen nicht nur auf die Energiemärkte, sondern auch auf das geopolitische Gleichgewicht zwischen den großen Weltmächten. Aus strategischer Sicht lassen sich mindestens drei verschiedene Szenarien annehmen: die vollständige Sperrung der Meerenge für den Schiffsverkehr, eine selektive Sperrung zugunsten bestimmter Handelspartner und eine anhaltende Militarisierung des Gebiets.

Das erste Szenario sieht die vollständige Sperrung der Straße von Hormus für den Schiffsverkehr vor. Ein solches Ereignis hätte, selbst wenn es nur vorübergehend wäre, äußerst schwerwiegende Folgen für die Weltwirtschaft. Da etwa 20 Prozent des weltweit verbrauchten Öls durch diese Passage transportiert werden, würde ihre Unterbrechung sofort einen schweren Schock für die Energieversorgung bedeuten, dessen Vorboten wir zum Teil bereits jetzt erleben. Die Preise für Öl und Flüssigerdgas würden auf den internationalen Märkten rapide steigen, was sich wiederum auf die Inflation, die Industrieproduktion und die Finanzstabilität auswirken würde. Kurz gesagt: Chaos. Und Chaos ist immer für jemanden nützlich, weil es ihm ermöglicht, Dinge zu tun, die in Zeiten des Friedens und der Ordnung nicht möglich sind. Ist das klar?

Eine vollständige Blockade von Hormuz würde alle Beteiligten in eine Krise stürzen, sodass sie Gegenmaßnahmen ergreifen müssten. Ein kurzer Krieg würde eine sehr starke Machtdemonstration der USA und Israels erfordern (sogar Atomwaffen würden in Betracht gezogen werden) und würde eine schnelle Lösung des Konflikts ermöglichen, indem der Iran in einem gewaltsamen Krieg, möglicherweise mit Unterstützung anderer europäischer Länder und der Golfstaaten, effektiv vernichtet würde.

Dazu müssten die Bedingungen äußerst komplex sein, mit einem komplizierten Spiel aus Erpressung und Machtmissbrauch, das allen Beteiligten keine andere Wahl lässt. Amerika müsste eine außergewöhnliche Entscheidungsgewalt und militärische Einsatzfähigkeit finden oder gewaltsam einfordern und gleichzeitig das moralische Dilemma lösen. In der Praxis müsste der Iran in eine Position gebracht werden, in der er als das absolut Böse und für alle Folgen der Blockade verantwortlich beschuldigt werden könnte. Der Informationskrieg und die Schnelligkeit des Handelns in einem multidimensionalen Kontext würden hier eine zentrale Rolle spielen.

Für Europa wären die Folgen besonders gravierend. Obwohl die EU in den letzten Jahren ihre Energiequellen teilweise diversifiziert hat, insbesondere nach der mit dem russisch-ukrainischen Konflikt verbundenen Energiekrise, stammt ein erheblicher Teil der Öl- und Gasimporte weiterhin aus dem Nahen Osten. Die Schließung der Meerenge würde zu einer drastischen Verringerung der Lieferungen aus Ländern wie dem Irak, Kuwait, Katar und den Vereinigten Arabischen Emiraten füh-

ren. Dies würde die europäischen Energiemärkte stark unter Druck setzen und die Mitgliedstaaten zwingen, ihre Importe aus anderen Regionen wie den USA, Westafrika oder der Nordsee zu deutlich höheren Kosten zu erhöhen.

Die Auswirkungen auf Asien wären noch größer, da viele asiatische Volkswirtschaften stärker vom Öl aus dem Persischen Golf abhängig sind. Länder wie Japan, Südkorea, Indien und insbesondere China importieren einen erheblichen Teil ihres Energiebedarfs über Routen durch die Straße von Hormus. Eine vollständige Sperrung der Passage könnte daher das Wirtschaftswachstum in der gesamten asiatischen Region verlangsamen, zu Instabilität auf den Finanzmärkten führen und möglicherweise Notfallmaßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung auslösen. Wir sollten jedoch nicht den Fehler machen zu glauben, dass China und andere fernöstliche Länder dies ohne Reaktion hinnehmen würden ...

Das zweite Szenario sieht eine selektive Sperrung der Meerenge vor, die sich auf Schiffe beschränkt, die nach Europa fahren oder aus Europa kommen, wobei asiatische Handelsrouten, insbesondere diejenigen nach China und Russland, bevorzugt behandelt werden. Obwohl dieses Szenario aus operativer und rechtlicher Sicht komplex ist, könnte es in einem Kontext starker geopolitischer Polarisierung entstehen, der durch die Bildung gegensätzlicher Wirtschaftsblöcke gekennzeichnet ist.

In einer solchen Situation könnten einige Förderländer am Golf beschließen, ihre asiatischen Partner zu bevorzugen, die bereits die Hauptabnehmer von Öl aus dem Nahen Osten sind. China beispielsweise hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten zum weltweit führenden Ölimporteur entwickelt und zunehmend enge wirtschaftliche Beziehungen zu mehreren Ländern in der Region aufgebaut. Eine selektive Sperrung der Meerenge könnte daher die Energieverbindung zwischen dem Persischen Golf und Ostasien weiter stärken.

Für Europa wären die Folgen besonders problematisch, da es von einer der wichtigsten Energiarouten der Welt ausgeschlossen würde. Dies könnte den Prozess der Umstrukturierung der Energieversorgungsketten beschleunigen und die Abhängigkeit Europas von alternativen Lieferanten wie den USA, Norwegen oder afrikanischen Ländern erhöhen. Gleichzeitig würde ein solches Szenario das geopolitische Gewicht Asiens und insbesondere Chinas im globalen Energiesystem stärken.

Darüber hinaus könnte eine selektive Diskriminierung im Seeverkehr einige Grundprinzipien des internationalen Seerechts in Frage stellen und das Risiko diplomatischer und militärischer Spannungen erhöhen. Die EU und ihre Verbündeten könnten mit wirtschaftlichem Druck, Marineeinsätzen zum Schutz der Schifffahrt oder diplomatischen Initiativen reagieren, um die Freiheit der Schifffahrt wiederherzustellen.

Es ist jedoch richtig, dass dieses zweite Szenario zu einer Verlängerung und Umgestaltung des Krieges führen würde. Die Diplomatie würde hier eine größere Rolle spielen und nach Wegen in und aus Teheran suchen. Der Iran hätte eine sehr interessante Karte in der Hand. Das Operationsgebiet würde umgestaltet werden und wahrscheinlich den Golf in ein „Sondergebiet“ mit vorübergehender und atypischer Verwaltung verwandeln, in dem die Akteure zu unterschiedlichen Zeiten oder durch Allianzen aufeinander treffen würden, ohne das Gebiet vollständig von Konflikten zu

befreien. Mittel- und langfristige Zeiträume, in denen das globale Machtgleichgewicht manuell neu definiert werden könnte. Es handelt sich (vielleicht) um ein weniger blutiges Szenario.

Das dritte Szenario schließlich betrifft die anhaltende Militarisierung der Straße von Hormus für einen Zeitraum von mehr als 100 Tagen. In diesem Fall würde der Seeverkehr nicht unbedingt unterbrochen, aber er würde einer hohen militärischen Kontrolle unterliegen, mit der ständigen Präsenz von Flotten, Überwachungssystemen und potenziellen Zwischenfällen zwischen den Streitkräften verschiedener Länder.

Eine langfristige Militarisierung hätte erhebliche Auswirkungen auf die Kosten des Seehandels. Reedereien und Seerversicherer würden die Risikoprämien für Schiffe, die das Gebiet durchfahren, deutlich erhöhen, wodurch der Transport von Gütern und Energieressourcen teurer würde. Dieser Anstieg der Logistikkosten würde sich unweigerlich in den Endpreisen für Rohstoffe und Industrieprodukte niederschlagen, und zwar in viel stärkerem Maße als dies bereits jetzt der Fall ist.

Aus geopolitischer Sicht könnte eine anhaltende militärische Präsenz die Straße von Hormus zu einer regelrechten Zone strategischer Konfrontation zwischen Großmächten machen. Die USA, europäische Mächte, China und möglicherweise andere aufstrebende Mächte könnten ihre Marinepräsenz in der Region verstärken, um Handelswege und ihre Energieinteressen zu schützen. Dies würde das Risiko militärischer Zwischenfälle oder einer unbeabsichtigten Eskalation erhöhen.

Gleichzeitig könnte eine anhaltende Militarisierung die Entwicklung alternativer Routen und Infrastrukturen wie Landpipelines oder neuer Seewege durch andere Regionen weiter fördern. Solche Lösungen würden jedoch sehr hohe Investitionen und lange Umsetzungszeiten erfordern, sodass es schwierig wäre, die strategische Rolle der Straße von Hormus kurzfristig vollständig zu ersetzen.

Wieder einmal kehrt man zur ursprünglichen Frage zurück: Wer profitiert davon? Die Welt verändert sich sehr schnell.