Die Straße von Hormuz

Anatomie einer globalen Abhängigkeit

Leseprobe: Prolog

Prolog: Das Engste ist das Verwundbarste

Eine Kollision, die 30 Millionen Jahre dauert

Alles beginnt mit einer Kollision. Die Arabische Platte schiebt sich seit etwa 30 bis 35 Millionen Jahren nach Norden – gegen die Eurasische Platte. Das Ergebnis ist sichtbar: der Zagros-Gebirgszug, der sich von der Türkei bis zum Persischen Golf erstreckt, ist das gefaltete und aufgepresste Gestein dieser Kollision. Unter diesem Gebirge liegen die größten zusammenhängenden Kohlenwasserstoffreserven der Erde – eingeschlossen in Sedimentbecken, die über Jahrmillionen durch die tektonische Kompression versiegelt wurden.

Die Meerenge selbst ist geologisch jung. Während das tektonische Geschehen 30 Millionen Jahre zurückreicht, entstand die Straße von Hormuz in ihrer heutigen Form erst vor wenigen tausend Jahren – am Ende der letzten Eiszeit, als der steigende Meeresspiegel den Persischen Golf flutete und die Senke zwischen der Arabischen Halbinsel und dem Iran zur Wasserstraße wurde. Mark Allen, Geowissenschaftler an der Durham University, formuliert es so: Die Straße von Hormuz ist geologisch gesehen eine sehr junge Erscheinung – gemessen an der Geschichte des Untergrunds unter ihr, auf dem Jahrmillionen Erdöl akkumuliert haben.

Diese Gleichzeitigkeit ist das strukturelle Fundament des Buches: Der älteste Rohstoff der modernen Wirtschaft liegt unter einer der geologisch jüngsten Meerengen der Welt. Und der Ausgang dieses Reservoirs läuft durch einen einzigen, nicht ersetzbaren Kanal.

33 Kilometer – und was dahinter liegt

Die Meerenge ist knapp 167 Kilometer lang. An ihrer schmalsten Stelle – zwischen der iranischen Küste und der omanischen Musandam-Halbinsel – ist sie rund 33 Kilometer breit. Die tatsächlich nutzbaren Schifffahrtskorridore sind erheblich enger: je zwei Meilen breite Fahrbahnen für einlaufenden und auslaufenden Verkehr, getrennt durch eine zwei Meilen breite Pufferzone. In diesen sechs Meilen Gesamtbreite

– rund zehn Kilometer – bewegt sich ein Großteil der globalen Energieversorgung.

Täglich passieren zwischen 80 und 130 Schiffe die Meerenge. Die großen Supertanker – Very Large Crude Carriers (VLCC) mit bis zu 2 Millionen Barrel Ladekapazität – nutzen den tieferen Südkorridor nahe der omanischen Küste, wo Tiefen bis zu 200 Meter sicheres Manövrieren erlauben. Der nördliche Korridor entlang der iranischen Küste ist seichter, militärisch näher, politisch exponierterer.

Hinter der Meerenge liegt der Persische Golf – eine flache Wanne mit einer Durchschnittstiefe von 35 bis 40 Metern und einer maximalen Tiefe von rund 90 Metern. In dieser Wanne konzentriert sich der Großteil der weltweiten bekannten Ölreserven: Saudi-

Arabien, Iran, Irak, Kuwait, die Vereinigten Arabischen Emirate und Katar. Alle ihre Ölexportkapazitäten

– mit kleinen Ausnahmen – laufen durch diesen einen Ausgang.

> **Zahlen 2023** *2025 – Täglich rund 20 Millionen Barrel Öl und Ölprodukte durch Hormuz – rund 20 bis 22 % des globalen Seehandels. Dazu 20 % des weltweiten LNG-Handels. Rund 80 bis 90 % der Transporte gehen nach Asien: China, Indien, Japan, Südkorea. –- EIA World Oil Transit Chokepoints; Wikipedia: Strait of Hormuz; Britannica; Strauss Center*

Warum Chokepoints verwundbarer sind als Ölfelder

Ein Ölfeld anzugreifen ist aufwendig. Das hat die Geschichte gezeigt. Im September 2019 wurde die saudi-arabische Aufbereitungsanlage Abqaiq – die größte der Welt, verantwortlich für rund 7 % der globalen Ölproduktion – von Drohnen und Marschflugkörpern getroffen. Der Angriff war präzise, der Schaden erheblich. Und trotzdem: Innerhalb von zwei Wochen war die Anlage wieder in Betrieb. Produktionssysteme sind verteilt, redundant und reparierbar. Sie haben Kapazitätspuffer, Umgehungsleitungen, Ersatzteile.

Eine Meerenge hat das nicht. Sie ist ein geografisches Faktum – weder redundant noch reparierbar. Wer Hormuz schließen oder funktional unbrauchbar machen will, muss keine Anlage treffen. Es reicht, die Durchfahrt kommerziell unkalkulierbar zu machen: durch Minen, durch Raketenbedrohung, durch das Abschießen von Versicherungsdeckungen. Der Angriff auf die Infrastruktur ist teuer und aufwendig. Die Drohung allein – aufrechterhalten durch militärische Präsenz, Raketenkapazität und juristische Grenzziehungen – erzeugt denselben wirtschaftlichen Effekt.

Das ist das strukturelle Argument dieses Buches, komprimiert auf drei Feststellungen:

- Produktionsanlagen sind verteilt – ein Angriff auf eine Anlage ist
- Chokepoints sind konzentriert – es gibt keine Redundanz, keinen
- Die Drohung genügt – wirtschaftliche Wirkung entsteht nicht erst

> **Abqaiq 2019** *Der Angriff zeigte beides gleichzeitig – wie verwundbar Ölinfrastruktur ist, und wie schnell sie sich erholt. Die Schlussfolgerung, die daraus gezogen wurde (Diversifizierung, Resilienz), hat den strukturellen Engpass Hormuz nicht verändert.*

Wer kontrolliert – und was das bedeutet

Die geopolitische Kontrolle über Hormuz ist seit den 1970er Jahren im Kern unverändert: Iran sitzt auf dem Nordufer, Oman auf dem Südufer. Die Schifffahrtskorridore verlaufen – nach dem Rückzug Großbritanniens aus der Region 1971 und der iranischen Übernahme der Abu Musa und Tunb-Inseln im selben Jahr – überwiegend in omanischen und iranischen Hoheitsgewässern. Das UNCLOS-Abkommen regelt den Transitdurchgang als Gewohnheitsrecht; aber wer die Küste kontrolliert, kontrolliert die Kalkulation.

Iran hat Hormuz mehrfach als strategisches Instrument benannt. Die Drohung zu schließen ist ein fester Bestandteil der iranischen außenpolitischen Rhetorik seit den 1980er Jahren. Die Frage ist nicht ob Iran Hormuz schließen könnte – technisch ist das umstritten und würde unmittelbare militärische Reaktionen auslösen – sondern ob Iran Hormuz unattraktiv machen kann. Diese Frage ist weniger umstritten: Der Tankerkrieg der 1980er Jahre und die Ereignisse seit Februar 2026 zeigen, dass die Antwort ja lautet.

Warum hat Iran Hormuz dann nie wirklich geschlossen – obwohl die Drohung seit den 1980er Jahren fester Bestandteil der Außenpolitik ist? Die Antwort liegt im Paradox der Kontrolle: Iran exportiert selbst Öl durch diese Meerenge. Eine echte Schließung träfe das eigene Exporteinkommen sofort. Dazu käme die militärische Reaktion der USA, Großbritanniens und weiterer Staaten, die historisch immer dann eingetreten ist, wenn die Passage physisch blockiert wurde. Das Instrument funktioniert also nur so lange, wie die Drohung glaubwürdig bleibt, ohne eingelöst zu werden. Das ist kein Widerspruch – es ist die Logik asymmetrischer Kontrolle: maximale wirtschaftliche Wirkung bei minimalem

militärischem Einsatz, solange die andere Seite die Kosten einer Eskalation höher einschätzt als die Kosten des Nachgebens.

Alfred Thayer Mahan, der amerikanische Marinehistoriker, hat 1890 die These formuliert, dass der Staat der Seewege kontrolliert, der Staat ist der Weltpolitik gestaltet. Halford Mackinder ergänzte 1904, dass die Kontrolle des eurasischen Herzlandes – und seiner Ressourcen – die Grundlage globaler Macht ist. Robert Kaplan hat 2012 beide Traditionen für das 21. Jahrhundert reformuliert: Geografie ist nicht überwunden, sie ist zurück. Hormuz ist der Schnittpunkt beider Thesen – Seeweg und Ressource, Mahan und Mackinder, in einer Meerenge.

Was dieses Buch tut – und was nicht

Dieses Buch beginnt mit Geologie und endet mit Geopolitik. Es beginnt mit 33 Kilometern Meeresbreite und endet mit der Frage, wer die Regeln der nächsten Weltordnung schreibt. Das ist keine Übertreibung – es ist die Strecke, die das Thema selbst vorgibt.

Die neun folgenden Module analysieren Hormuz in konzentrischen Kreisen: die Infrastruktur der Meerenge selbst, die Ressourcenkaskade dahinter, die Dominoeffekte eines Verschlusses, die Systemantworten der Welt, die alternativen Routen und ihre Grenzen, die post-fossile Energiearchitektur, die geologisch-klimatischen Risiken, den historischen und gesellschaftlichen Kontext – und am Ende die Machtarchitektur, in der China, Russland, Iran und die USA um die Kontrolle dieser Korridore konkurrieren.

Was dieses Buch nicht tut: Es macht keine Vorhersagen. Die Ereignisse entwickeln sich schneller als jede Prognose es kann. Es zieht keine politischen Schlussfolgerungen, die über die Analyse hinausgehen. Und es wertet die handelnden Akteure nicht moralisch – es beschreibt ihre Logik.

Was dieses Buch tut: Es erklärt, warum eine 33 Kilometer breite Meerenge der Schlüssel zu Abhängigkeiten ist, die weit über Öl und Gas hinausgehen. Wer diese Meerenge versteht, versteht einen Kern der gegenwärtigen Weltordnung – und was auf dem Spiel steht, wenn sie sich verändert.

Das Engste ist das Verwundbarste. Das gilt für Geologie, für Infrastruktur und für Geopolitik gleichermaßen.

Quellenhinweise – Buchprolog

Alle genannten Quellen sind öffentlich zugänglich. Ein vollständiger HTML-Quellenapparat mit verifizierten Links wird als separates Dokument bereitgestellt.

Geologie und Geographie

Wikipedia: Strait of Hormuz – Geographie, Tiefe, Schifffahrtskorridore, historische Ereignisse. → en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Hormuz

Britannica: Strait of Hormuz – Geographie, Wirtschaftliche Bedeutung, aktualisiert März 2026. → britannica.com/place/Strait-of-Hormuz

Strauss Center (UT Austin): Strait of Hormuz – Geography: Detaillierte Bathymetrie, TSS-Korridore, Inshore Traffic Zone, Inselkontrolle. → strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography

WBUR On Point: \"Everything you need to know about the Strait of Hormuz\", 25. März 2026. Mark Allen (Durham University) zur Geologie: \"The Hormuz Strait\'s geologically a very recent feature, only a few thousand years old.\" Rudi Matthee (University of Delaware) zur Geschichte. Sal Mercogliano (Campbell University) zur Schifffahrt. → wbur.org/onpoint/2026/03/25

Grokipedia / Windward AI: Strait of Hormuz – Breite 33–97 km, Schifffahrtskorridore 2 Meilen je Richtung, Tiefe bis 200 m bei Musandam-Halbinsel. → windward.ai/glossary/the-strait-of-hormuz

Continental Shelf Research (INSU): \"Paleoceanography of the Strait of Hormoz\", 2021. Entstehung der Meerenge am Ende der letzten Eiszeit; Zagros-Verbindung. → insu.hal.science

Zahlen und Durchsatz

EIA – U.S. Energy Information Administration: World Oil Transit Chokepoints: Hormuz-Durchsatz 20 Mio. b/d (2023–2025), 20 % globaler LNG-Handel, 80–90 % nach Asien. → eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints

Britannica / Küre Encyclopedia: Tägliche Schiffsbewegungen 80–130; über 30.000 Tanker jährlich; VLCC-Kapazität über 1 Mio. Barrel. → britannica.com

Strategische Analyse und Chokepoint-Logik

Robert D. Kaplan: \"The Revenge of Geography\", 2012. Geografie als strukturelle Grundlage von Außenpolitik; Rückkehr geopolitischen Denkens. → worldcat.org

Alfred Thayer Mahan: \"The Influence of Sea Power upon History\", 1890. Seewegkontrolle als Grundlage globaler Macht. Klassischer Referenztext.

Halford J. Mackinder: \"The Geographical Pivot of History\", 1904. Heartland-These; eurasische Ressourcenkontrolle. Erschienen in: Geographical Journal.

Windward AI / Profilenews: \"Strait of Hormuz: Navigable but Unsafe\", März 2026. Drei Ebenen der Offenheit; kontrollierte Störung als iranische Strategie. → windward.ai; profilenews.com

Abqaiq 2019 – Gegenprobe

U.S. Energy Information Administration (EIA): Analyse der Abqaiq-Angriffe September 2019: 5,7 Mio. b/d vorübergehend ausgefallen (ca. 5 % globaler Produktion). Vollständige Wiederherstellung binnen zwei Wochen. → eia.gov

BBC / Reuters: Berichterstattung September 2019: Drohnen- und Marschflugkörperangriff auf Abqaiq und Khurais. Saudische Erklärung zur Kapazitätswiederherstellung. → bbc.com; reuters.com

Transparenzhinweis: Dieser Prolog basiert auf dem Wissensstand eines KI-Sprachmodells (Anthropic Claude, Stand August 2025) sowie recherchierten Quellen aus dem März 2026. Zahlenangaben können sich geändert haben. Eigenständige Verifikation wird empfohlen.
