Die Straße von Hormuz

Geologie, Geographie und Geschichte

Vertiefende Hintergründe zum Buch

Geologie, Geographie und Geschichte

Dieses Dokument vertieft die geologischen, geographischen und historischen Grundlagen des Buches „Die Straße von Hormuz – Anatomie einer globalen Abhängigkeit". Es ist als eigenständige Lektüre konzipiert und kann unabhängig vom Buch gelesen werden. Alle Quellen sind vollständig im Quellenanhang am Ende dieses Dokuments nachgewiesen.

- Teil 0 – Vor der Geschichte: Menschen am Golf
- Teil I – Warum der Untergrund regiert: Geologie des Beckens
- Teil II – Die Geographie des Engpasses: Maße, Korridore, Recht
- Teil III – Hormuz in der Geschichte: Von der Prähistorie zu 2026
- Teil IV – Das Kontrollparadox: Warum Iran Hormuz nicht schließt –
- Quellenhinweise

Vor der Geschichte: Menschen am Golf

Ein versunkenes Land

Bevor Öl durch die Straße von Hormuz floss, bevor Portugiesen die Inseln befestigten, bevor Mesopotamien Städte baute – war der Persische Golf kein Meer. Während der letzten Eiszeit, als die Gletscher der Nordhalbkugel gewaltige Wassermengen gebunden hatten, lag der Meeresspiegel rund 100 bis 120 Meter tiefer als heute. Das Becken des Persischen Golfs war Festland: Eine flache, durch Euphrat, Tigris, Karun und unterirdische Aquifere bewässerte Landschaft. Jeffrey Rose, Archäologe an der Universität Birmingham, nannte dieses Gebiet die "Gulf Oasis" – eine grüne Zuflucht inmitten der ariden arabischen Halbinsel.

Diese Oase war nicht leer. Rose und sein Team sammelten paläoumweltliche, archäologische und genetische Belege dafür, dass frühe moderne Menschen hier über lange Zeiträume lebten – möglicherweise bereits vor 100.000 Jahren, mit Sicherheit im späten Pleistozän. Jebel Faya 1 in den heutigen Emiraten – eine Fundstätte im Einzugsgebiet des alten Golfbeckens – belegt drei verschiedene paläolithische Besiedlungsphasen zwischen etwa 125.000 und 25.000 Jahren vor heute (Uerpmann, Universität Tübingen). Dann, vor rund 8.000 Jahren, stieg der Meeresspiegel mit dem Ende der Eiszeit. Die Oase versank. Was heute unter dem Persischen Golf liegt, war einmal bewohntes Land.

Rose beobachtete eine bemerkenswerte Koinzidenz: Genau in dem Zeitraum, in dem der Golf geflutet wurde – vor etwa 7.500 Jahren – erscheinen plötzlich über 60 neue archäologische Fundstätten entlang der Küste. Dauerhaft gebaute Steinhäuser, Fernhandelsnetzwerke, dekorierte Keramik, domestizierte Tiere, Hinweise auf einige der ältesten Boote der Welt. Rose interpretiert das nicht als kulturellen Sprung aus dem Nichts, sondern als Verlagerung: Die Bevölkerungen der versunkenen Oase wich an die neuen Küsten aus.

> **Forschungsstand** *Roses "Gulf Oasis"-Hypothese (Current Anthropology, 2010) ist einflussreich aber nicht abschließend belegt – der direkte archäologische Beweis (Unterwasserfundstätten im Golfbecken) steht noch aus. Die Paläolithikum-Funde in Jebel Faya 1 (Uerpmann/Tübingen) und die frühen Küstensiedlungen sind gesicherter Befund. Die Hypothese über den Zusammenhang ist plausibel, aber Gegenstand laufender Forschung. –- Jeffrey I. Rose, Current Anthropology Vol. 51 No. 6, Dezember 2010; ScienceDaily, Dezember 2010*

Hormuz-Insel und Qeshm: Belege vor Ort

Auf der Insel Hormuz selbst – dem geografischen Kernpunkt der Meerenge

– wurden Steinwerkzeuge entdeckt, die dem Mittelpaläolithikum zugeordnet werden. Der iranische Archäologe Sepehr Zarei berichtete 2021 vom Fund einer erheblichen Menge bearbeiteter Steinwerkzeuge am Chand-Derakht-Strand der Ostküste: "Diese neuen Funde bestätigen die Anwesenheit paläolithischer Jäger-und-Sammler-Gruppen auf der Insel und zeigen die Bedeutung der Straße von Hormuz in der paläolithischen Archäologie des Persischen Golfs." Spezifische Datierungen wurden noch nicht veröffentlicht.

Auf Qeshm Island – der größten iranischen Insel in der Meerenge, unmittelbar an den Schifffahrtskorridoren – dokumentierten iranische Archäologen bei Surveys 2006 und 2012 insgesamt 191 Fundstätten von der Vorgeschichte bis zur islamischen Zeit. Sieben davon wurden als Bronzezeitlich eingestuft (drei Siedlungen, vier Nekropolen) – die ersten nachgewiesenen Bronzezeit-Stätten auf den iranischen Golfinseln. Die Keramik und Metallreste zeigen Verbindungen zu Gemeinschaften im südöstlichen Iran und der südöstlichen Arabischen Halbinsel: Die Meerenge war bereits im 3. Jahrtausend v. Chr. kein Hindernis, sondern eine Verbindungsroute.

Die strukturelle Aussage dieser Funde ist dieselbe wie die der späteren Geschichte: Hormuz war schon immer ein Knotenpunkt menschlicher Bewegung. Das Öl hat das Gewicht verändert, nicht die Logik. Wer die Meerenge kontrolliert, kontrolliert einen Passage-Punkt, der Menschen verbindet und trennt – seit Hunderttausenden von Jahren, nicht erst seit den Ölfeldern.

Warum der Untergrund regiert

Die Kollision zweier Platten

Die Arabische Platte und die Eurasische Platte bewegen sich seit rund 30 bis 35 Millionen Jahren aufeinander zu. Ihre Kollision erzeugte den Zagros-Gebirgszug – eines der größten Faltengebirge der Erde, das sich von der Türkei über den Iran bis zum Persischen Golf erstreckt. Dieser Vorgang ist noch nicht abgeschlossen: Die Platten schieben sich noch heute mit einer Geschwindigkeit von rund 2 bis 3 Zentimetern pro Jahr aneinander.

Entlang dieser Kollisionszone wurden die Sedimentgesteine des alten Tethys-Ozeans – des Urmeeres, das vor der Kollision zwischen den Platten lag – zusammengedrückt, gefaltet und aufgetürmt. Dabei entstanden nicht nur die Berge, sondern auch die Strukturen, die Erdöl und Erdgas akkumulieren und versiegeln: Antiklinalfalten, Salzdiapire und Gesteinsüberschiebungen, die wie natürliche Deckel über den Kohlenwasserstoffvorkommen liegen.

> **Geologie** *55–68 % der weltweiten bekannten Ölreserven und über 40 % der Gasreserven liegen im Persischen-Golf-Becken. Sedimentschicht bis zu 12–13 km mächtig, überwiegend Karbonate und Evaporite. –- Konyuhov/Maleki, Lithology and Mineral Resources, 2006; USGS Bulletin 2202-H; Persian Gulf Basin Wikipedia*

Das Becken als Speichersystem

Das Persische-Golf-Becken ist geologisch gesehen ein außergewöhnliches System: Drei Faktoren wirken zusammen, die sich anderswo auf der Erde selten in dieser Kombination finden.

Erstens die Muttergesteine: Organisch reiche Schiefer aus dem Jura und der Kreidezeit lieferten über Jahrmillionen die organische Masse, die sich unter Druck und Wärme in Kohlenwasserstoffe verwandelte. Diese Schichten sind ungewöhnlich mächtig und weit verbreitet.

Zweitens die Speichergesteine: Poröse Kalksteine aus dem Jura – die sogenannten Jurassic Carbonates – bilden den Hauptspeicher. Über 80 % der Ölreserven des Beckens befinden sich in diesen Karbonaten. Ihre Porosität und Permeabilität ermöglicht das Einströmen und die kommerzielle Förderung von Öl.

Drittens die Deckgesteine: Mächtige Evaporite – Salz- und Anhydritschichten – versiegeln die Reservoire nahezu vollständig. Die Hormuz-Salzserie, die im späten Präkambrium abgelagert wurde, ist eine der bedeutendsten Deckgesteinformationen der Erde. Ohne dieses natürliche Siegel wären die Kohlenwasserstoffe längst entwichen.

Das Ergebnis dieser Trias: Ghawar in Saudi-Arabien ist das größte konventionelle Ölfeld der Welt – rund 70 Milliarden Barrel Reserven, mehr als die gesamten Reserven der USA. North Dome/South Pars, das größte Erdgasfeld der Welt, liegt geteilt zwischen Katar und Iran. Beide Felder sind Produkte derselben geologischen Geschichte.

> **Zahlen** *Saudi-Arabien: 261 Milliarden Barrel Reserven, mehr als ein Viertel der Weltreserven. Über die Hälfte der saudischen Reserven in nur acht Feldern, zwei davon Supergiganten. –- USGS Bulletin 2202-H, Pollastro et al.*

Die Meerenge selbst: Geologisch jung, strategisch alt

Während das tektonische Geschehen, das die Reserven erzeugte, 30 bis 35 Millionen Jahre zurückreicht, ist die Straße von Hormuz in ihrer heutigen Form geologisch jung. Am Ende der letzten Eiszeit, vor rund 8.000 bis 12.000 Jahren, stieg der Meeresspiegel um mehr als 100 Meter. Die flache Senke zwischen der Arabischen Halbinsel und dem Iran – damals Festland, auf dem Menschen siedelten – wurde zum Meer. Der Persische Golf, heute im Schnitt nur 35 bis 40 Meter tief, ist ein geologisch junges Gewässer.

Die Meerenge entstand als natürlicher Auslass dieses neu entstandenen Binnenmeer-ähnlichen Gewässers. Mark Allen, Geowissenschaftler an der Durham University, beschreibt Hormuz als geologisch sehr junge Erscheinung – gemessen an der Geschichte der Reservoire, die durch sie exportiert werden. Die Ironie ist strukturell: Das älteste wirtschaftliche Kapital der Region liegt unter einer der jüngsten Meerengen der Welt.

Tektonisch liegt Hormuz im Schnittpunkt zweier aktiver Zonen: Die Zagros-Faltenzone verläuft direkt nördlich der Meerenge, die Makran-Subduktionszone – wo die Arabische Platte unter die Eurasische gleitet – verläuft östlich entlang der Küste von Iran und Pakistan. Beide Zonen produzieren regelmäßig Erdbeben. Ein signifikantes Beben in der Region würde Häfen- und Raffinerieinfrastruktur treffen – mit denselben wirtschaftlichen Konsequenzen wie ein politischer Verschluss, aber ohne diplomatischen Ausweg.

Die Geographie des Engpasses

Maße und Proportionen

Die Straße von Hormuz ist rund 167 Kilometer lang. Ihre Breite variiert erheblich: An der östlichen Öffnung zum Golf von Oman misst sie bis zu 95 Kilometer. An ihrer schmalsten Stelle – zwischen der iranischen Küste und der omanischen Musandam-Halbinsel – beträgt die Breite rund 33 bis 39 Kilometer. Das entspricht etwa der Entfernung von München nach Augsburg.

Für die Schifffahrt ist die Gesamtbreite weniger relevant als die Tiefe. Der Persische Golf selbst ist flach: Durchschnittlich 35 bis 40 Meter, maximal rund 90 Meter. Die Meerenge ist tiefer – Tiefen bis zu 200 Meter finden sich nahe der Musandam-Halbinsel auf omanischer Seite. Diese Tiefen ermöglichen die Durchfahrt voll beladener Supertanker (Very Large Crude Carriers, VLCC) mit einem Tiefgang von bis zu 22 Metern.

Die tatsächlich nutzbaren Schifffahrtskorridore sind erheblich enger als die Gesamtbreite suggeriert. Das Verkehrstrennungssystem (Traffic Separation Scheme, TSS) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) – 1973 eingeführt, 1979 überarbeitet – sieht vor: je zwei Seemeilen (rund 3,7 km) breite Fahrbahnen für einlaufenden und auslaufenden Verkehr, getrennt durch eine zwei Seemeilen breite Pufferzone. Insgesamt also sechs Seemeilen – rund elf Kilometer – für den kontrollierten Großtankerverkehr, der ein Fünftel der globalen Energieversorgung trägt.

> **Verkehr** *Täglich 80–130 Schiffe, über 30.000 Tanker pro Jahr. März 2026: Zwischen 7. und 11. März nur 10 kommerzielle Durchfahrten in vier Tagen (normal: 70–80 täglich). Am 7. März allein: 1.650 Schiffe durch GPS/AIS-Störungen betroffen, 30 Störungscluster über sechs Golfstaaten. –- Windward AI, März 2026; Britannica; Windward AI Glossary*

Hoheitsgewässer und die Logik der Kontrolle

Die Schifffahrtskorridore des TSS liegen überwiegend in omanischen Hoheitsgewässern und teilweise in iranischen Hoheitsgewässern. Das ist keine neutrale Geographie: Es bedeutet, dass jedes Schiff, das durch Hormuz fährt, das Territorium eines oder beider Anrainerstaaten durchquert.

1959 erweiterte Iran seine Territorialgewässer auf 12 Seemeilen. 1972 tat Oman dasselbe. Seitdem liegt die Meerenge vollständig innerhalb der kombinierten Hoheitsgewässer Irans und Omans. Die Folge: Schiffe fahren durch iranisches und omanisches Territorium – ein Umstand, der die rechtliche Frage der Durchfahrtsberechtigung fundamental bestimmt.

Das internationale Seerecht – kodifiziert im UNCLOS-Abkommen von 1982

– sieht für internationale Meerengen ein Recht des „Transitdurchgangs" vor, das nicht suspendiert werden kann. Die Logik: Wenn der globale Handel von einem engen Korridor abhängt, dürfen die Anrainerstaaten ihn nicht als Druckmittel nutzen. Aber: Weder Iran noch die USA haben UNCLOS ratifiziert. Iran akzeptiert nur das Prinzip der unschuldigen Durchfahrt (Innocent Passage), das militärischen Schiffen mehr Einschränkungen auferlegt. Die USA akzeptieren Transitdurchgang als Gewohnheitsrecht, aber ohne die vertragliche Verpflichtung. Das Ergebnis ist ein rechtliches Vakuum – kein gemeinsames Regelwerk, keine gemeinsame Interpretation.

> **März 2026** *Iran forderte in Verhandlungen erstmals offiziell die Anerkennung iranischer Souveränität über die Straße von Hormuz – und die Einführung von Transitgebühren. US-Außenminister Rubio: "Not only is this illegal, it's unacceptable." Lawfare (März 2026): Internationales Recht bietet robuste Schutzrechte, aber keinen verlässlichen Durchsetzungsmechanismus. –- CNN, 28. März 2026; Lawfare, März 2026; Just Security, März 2026*

Die militärische Dimension

Die US-Navy betreibt ihre Fifth Fleet mit Hauptquartier in Bahrain. Das bedeutet: Jeder US-amerikanische Marineverband, der in den Persischen Golf einlaufen oder ihn verlassen will, muss Hormuz passieren. Das ist nicht nur eine logistische Tatsache, es ist ein strategischer Zwang – und eine der Erklärungen dafür, warum die USA das freie Durchfahrtsrecht in Hormuz so konsequent verteidigen.

Auf iranischer Seite verfügt die Islamische Revolutionsgarde-Marine (IRGC Navy) über eine Flotte schneller Angriffsboote, Raketenplattformen auf den vorgelagerten Inseln (Abu Musa, Tunb) und Küstenraketensysteme. Die Asymmetrie ist strukturell: Iran muss Hormuz nicht physisch schließen, um es wirtschaftlich unattraktiv zu machen. Es reicht, dass Tanker-

Reedereien das Risiko als unkalkulierbar einstufen – was Versicherungsprämien explodieren lässt und Reedereien zur Umleitung zwingt.

Oman nimmt eine besondere Position ein: Es grenzt auf der Südseite an Hormuz, unterhält gute Beziehungen zu Iran und zu den USA, und hat historisch als diskreter Vermittler zwischen Washington und Teheran gedient. Im März 2026 wurde Oman zum wichtigsten diplomatischen Kanal – eine Rolle, die seine geographische Position zwischen den Fronten widerspiegelt.

Wie nah Incident und Eskalation beieinanderliegen, zeigen zwei Vorfälle: Im April 2015 stoppten IRGC-Schnellboote den Maersk Tigris, feuerten Warnschüsse und zwangen den Kapitän zur Einfahrt in iranische Gewässer - wegen eines Handelsstreits über zehn Container. Im Juli 2019 beschlagnahmten iranische Krafte den britischen Tanker Stena Impero, kurz nachdem Grossbritannien einen iranischen Tanker bei Gibraltar festgehalten hatte. Beide Falle zeigen die strukturelle Anfälligkeit: Jeder Tanker durch Hormuz bewegt sich durch Hoheitsgewasser eines Staates, der bereit und in der Lage ist, ihn aufzuhalten.

Hormuz in der Geschichte: Von der Antike zu 2026

Die Kontrolle der Meerenge durch die Jahrhunderte

Hormuz war schon lange vor dem Erdöl ein strategischer Punkt. Das mittelalterliche Königreich Hormuz – ein Stadtstaat auf der Insel Hormuz – kontrollierte vom 10. bis zum 16. Jahrhundert den Handelskorridor zwischen dem Indischen Ozean und dem Nahen Osten. Gewürze, Perlen, Textilien, Pferde: Hormuz war der Umschlagplatz für den vorindustriellen Globalhandel.

1507 nahm Portugal die Insel Hormuz ein. Für mehr als ein Jahrhundert kontrollierten die Portugiesen von hier aus die Handelswege des Indischen Ozeans – das erste europäische Machtmonopol über einen globalen Chokepoint. 1622 vertrieben die Safawiden unter Schah Abbas I., unterstützt von englischen Schiffen der East India Company, die Portugiesen. Hormuz wechselte die Kontrolle, die strategische Logik blieb.

Im 19. Jahrhundert dominierten die Briten den Persischen Golf – weniger durch direkte Kontrolle der Meerenge als durch Verträge mit den Kürstenstaaten (den späteren Emiraten), durch die Bekämpfung der Piraterie und durch die Imperial Iranian Army, mit der sie indirekt Einfluss auf den nördlichen Ufer ausübten. Der Rückzug Großbritanniens aus der Region östlich von Suez wurde 1968 angekündigt und 1971 vollzogen. Das hinterließ ein Machtvakuum: keine externe Ordnungsmacht, keine institutionelle Sicherheitsarchitektur für die Meerenge.

1971 – im Jahr des britischen Rückzugs – übernahm Iran unter Schah Mohammad Reza Pahlavi die Inseln Abu Musa und die Tunb-Inseln gewaltsam. Die arabischen Kürstenstaaten protestierten, die internationale Gemeinschaft reagierte verhalten. Der Grund: Der Schah galt als stabiler westlicher Verbündeter. Die Inselkontrolle blieb bei Iran, auch nach der Islamischen Revolution 1979.

Das Zeitalter des Öls: Vom Tankerkrieg zur Gegenwart

Der Iran-Irak-Krieg (1980–1988) brachte das erste direkte Aufeinandertreffen von Ölinteressen und Kriegsführung in Hormuz. Irak griff iranische Ölterminals an, darunter Kharg Island. Iran antwortete mit Angriffen auf Tanker die irakisches Öl transportierten. Die internationale Gemeinschaft reagierte: Die USA eskortieren kuwaitische Tanker unter amerikanischer Flagge (Operation Earnest Will, 1987/88). Das war der erste direkte militärische Schutz des Energieflusses durch Hormuz durch eine externe Macht.

1990/91 – Golfkrieg: Irak besetzte Kuwait, der Ölfluss war bedroht. Eine internationale Koalition stellte ihn wieder her. 2003 – Irakkrieg: US-Truppen kontrollierten Bagdad, der Persische Golf war de facto unter US-Dominanz. 2019 – Abqaiq-Angriff: Drohnen und

Marschflugkörper trafen Saudi-Arabiens größte Ölanlage. Produziert von einer Milizgruppe, die mit Iran verbunden ist, aber nicht direkt von Iran angewiesen. Die Anlage war binnen zwei Wochen wiederhergestellt.

2026 – das Ereignis, auf das dieses Buch sich bezieht: Der erste tatsächliche, langanhaltende Verschluss von Hormuz für kommerzielle Schifffahrt in der modernen Geschichte. Was alle vorangegangenen Krisen nur angedroht hatten, trat ein. Der Tanker-Krieg 2026 ist kein historischer Ausreißer – er ist die Realisierung eines strukturellen Risikos, das seit Jahrzehnten als unvermeidlich galt.

> **Historischer Vergleich** *Suez-Krise 1956: ~2 Mio. b/d unterbrochen, ~11 % des Weltbedarfs. Hormuz 2026: ~20 Mio. b/d blockiert, ~20 % des globalen Seeölhandels. Faktor zehn. Gleichzeitig: Keine strategische Reserve der Welt war für einen Verschluss dieser Dauer konzipiert. Die IEA-Freigabe vom 11. März 2026 (400 Mio. Barrel) entspricht 16 Tagen Hormuz-Durchsatz. –- Anadolu Agency/Montel Analytics; IEA, März 2026*

Teil IV – Das Kontrollparadox: Warum Iran Hormuz nicht schließt – und es trotzdem tut

Die Logik der Drohung

Seit den frühen 1980er Jahren ist die Drohung, Hormuz zu schließen, fester Bestandteil des iranischen außenpolitischen Repertoires. Sie wurde ausgesprochen bei Sanktionsdebatten, bei Verhandlungen über das Atomprogramm, bei militärischen Spannungen. Und sie wurde – bis 2026 – nie eingelöst.

Das ist kein Versagen iranischer Politik, sondern ihre Logik. Die Drohung funktioniert am besten, wenn sie glaubwürdig ist, aber nicht eingelöst wird. Sobald Iran Hormuz wirklich schließt, verliert es drei Dinge gleichzeitig: erstens die eigenen Öleinnahmen, denn Iran exportiert selbst durch die Meerenge; zweitens die internationale Duldung, denn eine physische Sperrung würde sofortige militärische Reaktion westlicher Mächte provozieren; drittens den diplomatischen Spielraum, denn eine Eskalation dieser Größenordnung schließt Verhandlungen praktisch aus.

Das Instrument der kontrollierten Störung – Angriffe auf einzelne Tanker, Drohnenüberfälle, Versicherungsprämien hochtreiben – erzielt ähnliche wirtschaftliche Wirkung bei deutlich geringerem Risiko. Iran muss die Meerenge nicht physisch blockieren. Es reicht, die Kalkulation der Reedereien zu verändern.

Das Paradox der Abhängigkeit

Das eigentliche Paradox ist tiefer: Alle Parteien in und um Hormuz sind voneinander abhängig. Iran braucht Einnahmen aus Ölexporten durch Hormuz. Saudi-Arabien, die Emirate und Katar brauchen die Meerenge für ihre Exporte. China, der weltgrößte Ölimporteur, braucht den Zugang zu Golföl. Die USA brauchen einen stabilen globalen Energiemarkt für ihre eigene Wirtschaft und für ihre Verbündeten.

Diese gegenseitige Abhängigkeit ist strukturell stabilisierend – in normalen Zeiten. In einer Kriegssituation wird sie zum Hebel: Wer bereit ist, seine eigene Abhängigkeit kurzzeitig in Kauf zu nehmen, kann die Abhängigkeit der anderen instrumentalisieren. Iran hat 2026 genau das getan: Es hat akzeptiert, dass seine eigenen Exporte stocken, um maximalen Druck auf alle anderen auszuüben.

James Kraska, Professur für internationales Seerecht am US Naval War College, beschreibt Hormuz als „Legal Vortex" – einen rechtlichen Strudel, in dem keine gemeinsamen Regeln gelten und alle Parteien unterschiedliche Ansprüche geltend machen. Diese Rechtsunsicherheit ist selbst ein Instrument: Sie verlangsamt die internationale Reaktion, weil keine gemeinsame Rechtsgrundlage für koordiniertes Handeln besteht.

Was Mahan, Mackinder und Kaplan wirklich sagten

Alfred Thayer Mahans „The Influence of Sea Power upon History" (1890) ist oft missverstanden. Mahan argumentierte nicht einfach, dass Seemacht Landmacht schlägt. Er analysierte, warum Großbritannien zur dominierenden Weltmacht wurde: durch Kontrolle der Seelinien, durch eine Handelsmarine, durch Häfen und Kohlestationen in strategischen Positionen. Hormuz wäre für Mahan ein ideales Beispiel: ein Punkt, durch den der Handel einer ganzen Region fließt, und der deshalb – wer auch immer ihn kontrolliert – Macht über die Abhängigen dieser Region ausübt.

Halford Mackinders „Geographical Pivot of History" (1904) und sein späteres „Democratic Ideals and Reality" (1919) entwickelten die Heartland-These: Wer das eurasische Herzland kontrolliert – Russland, Zentralasien – kontrolliert die „Weltinsel" (Europa, Asien, Afrika zusammen). Hormuz liegt am Rand dieses Herzlandes, aber am Zugang zu seinen Ressourcen. Der Persische Golf ist in Mackinders Logik der Ausgangspunkt für die Projektion von Heartland-Macht in die Weltmeere.

Robert Kaplans „The Revenge of Geography" (2012) aktualisierte beide Traditionslinien für das 21. Jahrhundert. Seine Kernthese: Geografische Gegebenheiten – Gebirge, Flüsse, Meerengen, Rohstoffvorkommen – sind nicht durch Technologie überwunden worden. Sie prägen weiterhin, welche Staaten mächtig sein können, wo Konflikte entstehen, welche Allianzen natürlich sind und welche konstruiert. Hormuz ist in Kaplans Darstellung der Ort, an dem Mahans Seeherrschaft und Mackinders Heartland-Ressourcen zusammentreffen – und deshalb ein dauerhafter Brennpunkt globaler Machtpolitik.

Alle drei Denker gingen von staatlicher Seemacht aus – Flotten, Träger, Häfen. Hormuz 2026 zeigt die Grenzen dieser Annahme. Eine IRGC-Schnellbootflotte, ergänzt durch Drohnen, Raketen und Minendrohungen, bindet den größten Marineverband der Welt. Asymmetrische Kriegsführung verändert die Seemacht-Gleichung nicht grundsatzlich - die geografische Logik von Mahan und Mackinder bleibt - aber sie verschiebt die Kosten-Nutzen-Kalkulation: Wer bereit ist, mehr Risiko einzugehen, erzielt mit weniger Mitteln unverhältnismäßig grosse Wirkung.

Quellenhinweise – Hintergrunddokument

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

Prähistorie und frühe Besiedlung

Jeffrey I. Rose: "New Light on Human Prehistory in the Arabo-Persian Gulf Oasis", Current Anthropology, Vol. 51, No. 6, Dezember 2010. Gulf Oasis-Hypothese: bis zu 100.000 Jahre Besiedlung des überfluteten Golfbeckens. 60+ Küstensiedlungen vor ~7.500 Jahren. → journals.uchicago.edu/doi/10.1086/657397

ScienceDaily / CBS News: "Lost Civilization under Persian Gulf?", Dezember 2010. Zusammenfassung Rose-Studie: Jebel Faya 1 (Uerpmann/Tübingen), drei paläolithische Besiedlungsphasen 125.000–25.000 BP. → sciencedaily.com/releases/2010/12/101208151609.htm

Hans-Peter Uerpmann (Universität Tübingen): Jebel Faya 1: Drei paläolithische Besiedlungsphasen im Emirat Sharjah, UAE, ca. 125.000–25.000 Jahre vor heute. Zitiert in Rose (2010) und LiveScience (2010). → livescience.com/10340-lost-civilization-existed-beneath-the-persian-gulf.html

Tehran Times: "Hunter-gatherers settled in southern Iranian island", November 2021. Sepehr Zarei (iranischer Archäologe): Mittelpaläolithische Steinwerkzeuge auf Hormuz-Insel (Chand-Derakht-Strand). → tehrantimes.com/news/467344

Khosrowzadeh et al.: "Newly Discovered Bronze Age Archaeological Sites on Qeshm Island, Iran", 2017. 191 Fundstätten, 7 Bronzezeit-Stätten (3 Siedlungen, 4 Nekropolen). Kulturelle Verbindungen südöstlicher Iran – südöstliche Arabische Halbinsel im 3. Jt. v. Chr. → researchgate.net/publication/322719577

Potts / Magee (Springer): "The Archaeology and Early History of the Persian Gulf". Bronze Age Oman, frühe Handelsnetzwerke im Golfraum. → link.springer.com/chapter/10.1057/9780230618459_2

Geologie und Beckenformation

Konyuhov / Maleki: "The Persian Gulf Basin: Geological history, sedimentary formations, and petroleum potential", Lithology and Mineral Resources, Vol. 41, 2006. Sedimentschicht 12–13 km, 55–68 % Weltölreserven, 40 % Gasreserven. → link.springer.com/article/10.1134/S0024490206040055

USGS Bulletin 2202-H: Pollastro et al.: "Total Petroleum Systems of the Paleozoic and Jurassic, Greater Ghawar Uplift and Adjoining Provinces". Zwei Drittel der weltweiten Ölreserven im arabisch-persischen Golf. Saudi-Arabien: 261 Mrd. Barrel. → pubs.usgs.gov/bul/b2202-h

Persian Gulf Basin – Wikipedia / SEG Wiki: Überblick Beckengeologie: Jura-Karbonate als Hauptspeicher, Evaporit-Deckgesteine, Hormuz-Salzserie. 55 % globaler Ölreserven. → en.wikipedia.org/wiki/Persian_Gulf_Basin; wiki.seg.org/wiki/Persian_gulf_basin

Geological Society London: "Salt tectonism in the Persian Gulf Basin". Hormuz-Salzserie 1,5–2,5 km mächtig. Salzdiapire verantwortlich für 60 % der 600 Mrd. Barrel Reserven. → sp.lyellcollection.org

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

Geographie und Schifffahrt

Strauss Center (UT Austin): Strait of Hormuz – Geography: Bathymetrie, TSS-Korridore, iranische und omanische Hoheitsgewässer, militärische Stützpunkte. → strausscenter.org/strait-of-hormuz-geography

Windward AI: "The Strait of Hormuz: Navigable but Unsafe", März 2026. TSS-System, Korridorbreiten, GPS/AIS-Störungen März 2026 (1.650 Schiffe, 30 Störungscluster). → windward.ai/glossary/the-strait-of-hormuz

Küre Ansiklopedisi: Geographische Details: Länge 104 Seemeilen, Breite 20,75–52,5 Seemeilen, Tiefe bis 200 m bei Musandam. Korridore je 3 km mit 3 km Puffer. → britannica.com

EIA World Oil Transit Chokepoints: Hormuz-Durchsatz 20 Mio. b/d (2023–2025), 20 % LNG-Welthandel, 80–90 % nach Asien. → eia.gov

Rechtsstatus und UNCLOS

Lawfare: "The Strait of Hormuz and the Limits of Maritime Law", März 2026. UNCLOS-Transitrecht, iranische Drohungen, Grenzen der internationalen Durchsetzung. → lawfaremedia.org

Just Security: "Legal and Operational Issues in the Strait of Hormuz", März 2026. James Kraska (US Naval War College): Transitpassage "shall not be impeded" – auch im Krieg. Minenlegung als Verletzung Haager Konvention VIII. → justsecurity.org

Washington Institute: "Clarifying Freedom of Navigation in the Gulf". UNCLOS-Ratifizierungsstand: USA Vertragspartner 1958er Konvention, aber nicht UNCLOS; Iran signiert aber nicht ratifiziert. → washingtoninstitute.org

CNN: "Iran has a new demand to end the war", 28. März 2026. Iranische Forderung nach Souveränitätsanerkennung und Transitgebühren. Rubio: "illegal, unacceptable, dangerous." → cnn.com

Wikipedia: 2026 Strait of Hormuz crisis: Chronologie, rechtliche Einordnung, internationale Reaktionen. → en.wikipedia.org/wiki/2026_Strait_of_Hormuz_crisis

Geschichte

Britannica: Strait of Hormuz – History: Königreich Hormuz, portugiesische Kontrolle 1507–1622, britische Dominanz 19. Jahrhundert. → britannica.com/place/Strait-of-Hormuz

Wikipedia: Strait of Hormuz: Inselübernahmen 1971, Tankerkrieg 1980er, Operation Earnest Will 1987/88, Ereignisse 2015–2026. → en.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Hormuz

Strategische Theorie

Alfred Thayer Mahan: "The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783", 1890. Seemacht als Grundlage globaler Dominanz. Historische Analyse britischer Seestärke. Klassischer Referenztext.

Halford J. Mackinder: "The Geographical Pivot of History", Geographical Journal, 1904. "Democratic Ideals and Reality", 1919. Heartland-These: eurasische Ressourcenkontrolle als Grundlage globaler Macht.

Robert D. Kaplan: "The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate", 2012. Geographie als strukturelle Grundlage moderner Außenpolitik. → worldcat.org

James Kraska (Naval War College): "Legal Vortex in the Strait of Hormuz", Virginia Journal of International Law. UNCLOS-Rechtslücke als strukturelle Instabilität. Zitiert in: CNN, 28. März 2026; Just Security, März 2026.

Transparenzhinweis

Dieses Hintergrunddokument 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.

Begleitdokument zu: Die Straße von Hormuz – Anatomie einer globalen Abhängigkeit · Roman Mahr · 2026

Weitere Informationen und Quellen: hormuz-anatomie.de