

INTERGLOBAL

IRAN

Im Kreuzfeuer

Tobias Müller

Die Straße von Hormus, Knotenpunkt des globalen Öl-Handels, ist derzeit wieder einmal im Zentrum geopolitischer Auseinandersetzungen. Besonders brisant ist die Situation für Schiffsbesatzungen und Reedereien.

Ein US-amerikanischer Marineeinsatz im Persischen Golf? Eine europäische Mission auf Initiative Großbritanniens, um die Durchfahrt von Handelsschiffen zu sichern? Die Entwicklung in der Seestraße von Hormus ist in diesem Sommer zu einer besonders heiklen weltpolitischen Frage geworden. Nach dem Abschuss iranischer Drohnen, umstrittenen iranischen Sabotageakten und Explosionen auf zwei Tankern, die einer norwegischen beziehungsweise japanischen Reederei gehören, wird auch die unter britischer Flagge fahrende „Stena Impero“ samt Besatzung seit gut einem Monat von den iranischen Revolutionsgarden festgehalten. Die Lage am Persischen Golf ist also bedrohlich.

Die Auswirkungen all dessen auf die kommerzielle Schifffahrt sind enorm. Nicht umsonst gilt die „friedliche Durchfahrt“ als eines der Kernelemente des internationalen Seerechts. Ein Recht, das sich gefährdet sieht, wenn ein Knotenpunkt des globalen Handels von einer solchen Zuspitzung betroffen wird. Nichts anderes kann man derzeit in der Straße von Hormus beobachten, die in der jüngsten Krise wahlweise als wirtschaftliche „Schlagader“ oder auch als „Nadelöhr“ bezeichnet worden ist.

Die Meerenge, an der schmalsten Stelle kaum 40 Kilometer breit, ist die einzige Verbindung des Persischen Golfs mit dem Golf von Oman und dem hinter diesem liegenden Arabischen Meer sowie dem Indischen Ozean. Ihre nördliche Küste, eine Einbuchtung, gehört zum Iran, vom

Süden her ragt die omanische Exklave Musandam spitz in diese Einbuchtung hinein. Die Breite der Fahrrinnen beträgt jeweils nur drei Kilometer. Im Kontrast dazu steht die zentrale Bedeutung der Straße: Die OPEC-Mitglieder Saudi-Arabien, Iran, Vereinigte Arabische Emirate, Kuwait und Irak exportieren 90 Prozent ihres Rohöls über diese Route. Katar, der weltgrößte Exporteur von Flüssiggas (LNG), verschifft dies auf demselben Weg.

Mit rund 17,4 Millionen Barrel unraffiniertem Öl täglich passieren knapp 20 Prozent des weltweit gehandelten Öls die von unwirtlichen Felsküsten gesäumte Meerenge. Das entspricht einer Verbrauchsmenge von 100 Millionen Barrel veredeltem Öl. Vom iranischen Hafen Shahid Rajaei gibt es Verbindungen in mehr als 80 Häfen weltweit.

Die Straße von Hormus ist also die weltweit wichtigste Seeverbindung für den Ölhandel, und die einzige für die Anrainer des Persischen Golfs. Ein Blick auf die deutlich unattraktiveren Alternativen via Land unterstreicht die Bedeutung: Eine saudische Pipeline zum Roten Meer hat eine Tageskapazität von fünf Millionen Barrel, eine andere in Abu Dhabi bringt es auf gerade einmal anderthalb Millionen pro Tag.

Es überrascht also nicht, dass neben Containerschiffen und Massengutfrachtern aller Art vor allem Rohöl- und LPG-Tanker die Meerenge durchfahren. Dutzend von ihnen können zu jedem beliebigen Zeitpunkt dort gesichtet werden. Wer die Schiffsbewegungen auf Websites wie marinetraffic.com oder vesselfinder.com verfolgt, kann aufgrund der Vielzahl an bunten Punkten, welche die aktuellen Positionen der Schiffe kennzeichnen, leicht die Übersicht verlieren. Auch unter welcher Flagge die Schiffe fahren, wird auf solchen Websites ersichtlich, ebenso, welche Ree-

derie Eigentümerin des Schiffes ist. Eine Momentaufnahme Ende August zeigt, dass sich in diesem Zeitraum vor allem Schiffe unter der Flagge Panamas, Liberias und der Marshall-Inseln durch die Meerenge bewegten. Vereinzelt waren auch die Hoheitszeichen von Singapur und China, Malaysia, Indien und dem Iran vertreten, dazu Schiffe aus Griechenland, den Niederlanden, Dänemark, Großbritannien und Portugal.

Die Situation in der Straße von Hormus steht nicht nur für eine geopolitische Eskalation, sondern auch für einen globalisierten Kapitalismus, dessen Konkurrenzprinzip auf prekär beschäftigte Arbeiter angewiesen ist.

Auch Schiffe europäischer Staaten sind vor Ort also keine Unbekannten: Der Verband Deutscher Reeder (VDR) teilt auf Anfrage mit, etwa 20 bis 30 deutsche Schiffe seien regelmäßig in der Straße von Hormus im Einsatz. In den Niederlanden bestätigen mehrere Quellen, dass monatlich rund 40 Schiffe des Landes die Meerenge passierten, die jedoch vor allem Sand und Bagger zu Offshore-Bauarbeiten transportierten.

Der größte Anteil des aus der Region exportierten Öls ist für den asiatischen Markt bestimmt. 2018 betraf das rund drei Viertel der Gesamtmenge. Die Zielhäfen liegen vor allem in China, Indien, Japan, Südkorea und Singapur. Laut einer von der britischen BBC publizierten Grafik des Cargo-Spezialisten „ClipperData“ ist der chinesische Anteil des Rohölkon-

sums in den letzten Jahren deutlich gestiegen und macht etwa ein Viertel der exportierten Menge aus. China konsumiert damit doppelt so viel Öl aus der Region wie der US-amerikanische Markt. Die USA sind wie die EU inzwischen weniger abhängig vom Golf-Öl als noch vor dem Millennium: Die Vereinigten Staaten haben eine erhebliche Steigerung der eigenen Öl- und Gasproduktion erzielt; Europa bezieht das Gros seiner Vorräte inzwischen aus Russland, Zentralasien, Afrika und der Nordsee.

Auch jenseits wirtschaftlicher Erwägungen ist die internationale Besorgnis über die Entwicklungen in der Straße von Hormus enorm. Der Tanker „Stena Impero“ samt seiner 23-köpfigen Besatzung, darunter Seeleute aus Indien, Lettland, den Philippinen und Russland, wird noch immer im iranischen Hafen Bandar Abbas festgehalten. In einem Statement von letzter Woche erklärt die betroffene schwedische Reederei „Stena Bulk“, ihr CEO Erik Hanell habe sich in Stockholm mit dem iranischen Außenminister Mohammad Javad Zarif getroffen und in einem „konstruktiven Dialog“ die „Bedeutung der Freilassung“ der Seeleute unterstrichen. Die Reederei hat die Regierungen der Staaten, deren Bürger festgehalten werden, um Unterstützung gebeten.

„Stena Bulk“ ist einer der großen Akteure in der Straße von Hormus. Ihr Sprecher Will Marks betont gegenüber der woxx die außerordentliche Bedeutung der Meerenge. Zustimmung bekommt er von Paolo d'Amico, dem Vorsitzenden der „International Association of Independent Tanker Owners“ (INTERTANKO). Schon nach den Tankerexplosionen im Juni - für welche die USA den Iran verantwortlich machten, was man in Teheran wiederum dementierte - hatte sich d'Amico „extrem besorgt“ um