GLOBAL 21.05.2026 | Ben Stetter

# Die neue Macht der Meerengen

## Warum der Iran-Krieg das Ende der freien Schifffahrt bedeuten könnte.

Trumps Krieg mit dem Iran könnte als historische Zäsur in Erinnerung bleiben – nicht, weil er das iranische Regime entscheidend geschwächt hätte. Sondern weil die Sperrung der Straße von Hormus offenlegt, dass die USA die Sicherheit der globalen Handelswege nicht mehr glaubwürdig garantieren können. Ohne diese Garantie droht der Beginn einer neuen geopolitischen Ära. Das Bemerkenswerte daran ist, wie wenig nötig war, um die Garantie ins Wanken zu bringen. Trotz dezimierter militärischer Kapazitäten und trotz der technologischen Übermacht der USA gelingt es dem Iran, den Schiffsverkehr durch die Straße von Hormus de facto stillzulegen – und das ohne echteSeeblockade.

Möglich wird die Sperrung durch die Kombination aus billigen, dezentral einsetzbaren Drohnen, Seeminen und einem risikoscheuen Versicherungsmarkt. Schon die Androhung von Angriffen auf Frachter macht die Durchfahrt hochriskant. Statt der üblichen 0,25 Prozent des Schiffswerts verlangen Versicherer inzwischen Prämien von bis zu zehn Prozent oder verweigern die Deckung ganz. Für viele Reedereien lohnt sich die Durchfahrt damit nicht mehr, ohne dass der Iran ein einziges Schiff versenken müsste. Hinzu kommt ein militärisches Grundproblem: Eine dauerhafte Absicherung der Route wäre für die US-Marine zwar denkbar, aber ökonomisch unverhältnismäßig. Eine Shahed-Drohne kostet je nach Schätzung 20 000 bis 50 000 Dollar; die Rakete, mit der sie abgefangen wird, zwei bis vier Millionen. Wer angreift, zahlt also nur einen Bruchteil dessen, was die Verteidigung kostet.

Die Folgen reichen weit über die Region hinaus. Aufgrund der Globalisierung der Lieferketten und der Abhängigkeit von Öl, Gas und Düngemitteln trifft die Sperrung die gesamte Weltwirtschaft. Der Druck, den Krieg zu beenden und die Straße wieder zu öffnen, wächst täglich – in den verbündeten Golfstaaten ebenso wie in der amerikanischen Öffentlichkeit. Dieser Eskalationshebel stärkt das Regime in Teheran, das sich nun als Verhandlungspartner auf Augenhöhe präsentieren kann.

*Ein militärisch weit unterlegener Staat hat vorgeführt, dass sich die Lebensadern des Welthandels mit begrenzten Mitteln lahmlegen lassen.*

Die eigentliche Zäsur liegt nicht im militärischen Ausgang des Krieges, sondern in der Schaffung eines Präzedenzfalls, der sich nicht zurücknehmen lässt: Ein militärisch weit unterlegener Staat hat vorgeführt, dass sich die Lebensadern des Welthandels mit begrenzten Mitteln lahmlegen lassen. Dieser Fall belegt, dass die amerikanische Seemacht in der Ära der Drohnen nicht mehr automatisch den Ausschlag gibt.

Um zu verstehen, was hier auf dem Spiel steht, lohnt sich ein Blick zurück: Nach 1945 wurden die USA zur Ordnungsmacht der Weltmeere. Sie erklärten die freie Schifffahrt zum Grundprinzip der internationalen Ordnung und sicherten sie operativ ab. Im Rahmen des *Freedom of Navigation*-Programms durchqueren US-Kriegsschiffe bis heute gezielt Gewässer, deren Status umstritten ist. Auf dieser Sicherheitsgarantie ruht die Globalisierung. Offene Märkte, globale Lieferketten, die Versechsfachung des Seehandels seit 1970 – all das war nur möglich, weil die USA glaubhaft Abschreckung leisten konnten. Wenn nun ein angeschlagenes Regime wie Teheran diese Logik aushebeln kann, ist absehbar, dass andere Anrainerstaaten nachziehen.

Was der Iran erzwungen hat, lässt sich auch in Friedenszeiten einsetzen: die geografische Lage als Machtmittel. Damit rückt auch für Staaten des globalen Südens in Reichweite, was lange den großen westlichen Seemächten vorbehalten war: die dauerhafte Kontrolle über strategisch wichtige Meerengen. Nicht durch militärische Eskalation, sondern durch die selbstbewusste Nutzung ihrer Geografie.

Erste Anzeichen dieser Dynamik zeigen sich in Indonesien. Der indonesische Finanzminister Purbaya Yudhi Sadewa hat öffentlich erwogen, eine Maut für die Straße von Malakka einzuführen – die meistbefahrene Schifffahrtsstraße der Welt, durch die rund 30 Prozent des weltweiten Handelsvolumens laufen. Dabei verwies er ausdrücklich auf das geplante iranische Mautmodell für die Straße von Hormus. Obwohl Jakarta die Überlegungen nach internationaler Empörung vorerst zurückgezogen hat, zeigt diese Entwicklung, dass sich die Grenzen des Denkbaren verschoben haben.

Für die großen Handelsmächte ist das eine Warnung – und einige handeln längst. China etwa erkannte bereits 2003 die Gefahr seiner Abhängigkeit von der Straße von Malakka und steuert seither gezielt gegen: mit der Neuen Seidenstraße und dem Erwerb von Häfen entlang der wichtigsten Seerouten. Der chinesische Umgang mit dem *Malakka-*

*Dilemma* könnte zur Blaupause werden. Wenn jede große Handelsmacht ihre Routen anpasst, um Engstellen zu vermeiden, zerfällt das globale Schifffahrtssystem in regionale Teilsysteme.

***Rund 60 Prozent des deutschen Außenhandels werden über See abgewickelt, für die gesamte Europäische Union sind es sogar über 75 Prozent.***

Zum Verlierer dieser Entwicklung könnte ausgerechnet Europa werden. In einer zunehmend fragmentierten Welt verliert es nicht nur verlässlichen Marktzugang, sondern auch eine Grundlage, auf der das europäische Wirtschaftsmodell ruht: dass die Weltmeere ein neutraler Raum sind. Deutschland steht dafür exemplarisch – ein Land, dessen Wohlstand auf offenen Seewegen aufbaut, ohne dass es selbst die Mittel besitzt, sie zu sichern. Rund 6 Prozent des deutschen Außenhandels werden über See abgewickelt, für die gesamte Europäische Union sind es sogar über 75 Prozent. Wichtige Routen führen durch genau die Engstellen, die jetzt politisch verwundbar werden: Hormus, Bab al-Mandab, Suez, Malakka. Für die deutsche Wirtschaft bedeutet das: höhere Versicherungs- und Energiekosten, längere Transportwege, fragilere Lieferketten, steigende Inflationsraten.

Für Europa, und insbesondere für Deutschland, war die amerikanische Sicherheitsgarantie über mehrere Jahrzehnte so selbstverständlich, dass sie zur Bequemlichkeit wurde: Man profitierte vom freien Welthandel, ohne bei dessen Sicherung je mitwirken zu müssen. Das ist vorbei. Die Konsequenz ist nicht, dass Europa die US-Marine ersetzen müsste. Das wäre weder militärisch noch politisch realistisch. Es geht um ein Umdenken: Europa muss die Sicherung der freien Schifffahrt als außenpolitische Kernaufgabe begreifen.

Konkret heißt das, die eigenen maritimen Fähigkeiten auszubauen, um einen militärischen Beitrag leisten zu können. Dieser sollte vor allem auf Aufklärung und Drohnenabwehr ausgerichtet sein. Es heißt, die Zusammenarbeit mit anderen seefahrenden Regionalmächten wie Indien, Südkorea, Japan oder Australien zu intensivieren – und mit China dort zu kooperieren, wo gemeinsames Interesse an offenen Seewegen besteht. Und es heißt, die eigene Verwundbarkeit abzubauen: durch diversifizierte Lieferketten, strategische Reserven und engere Beziehungen zu den Anrainerstaaten der Meerengen, statt weiter über Washington zu verhandeln.

Trump wollte mit dem Angriff auf den Iran Stärke demonstrieren. Demonstriert hat er, wie wenig die Übermacht der US-Marine im Zeitalter asymmetrischer Kriegsführung noch wert ist. Damit hat er ausgerechnet jene Logik untergraben, auf der die amerikanische Kontrolle der Meere seit acht Jahrzehnten ruht. Gerade Deutschland hat sich daran gewöhnt, von einer Welt zu profitieren, in der die freie Schifffahrt garantiert ist. Diese Welt war aber nicht naturgegeben, sondern eine politische Konstruktion. Wenn sie zerbricht, wird Exportabhängigkeit zur strategischen Schwäche.

---



**Ben Stetter**
Berlin

Ben Stetter wohnt in Berlin und schreibt als freier Autor über Themen der internationalen Politik und Sicherheit. Er hat Politikwissenschaften (M.A.) in Konstanz, Prag und Barcelona studiert.