NAHER OSTEN/NORDAFRIKA 16.04.2026 | Stefan Lukas

Totalblockade

Von Hormus bis zum Roten Meer: Unsere Sicherheit hängt an ein paar Nadelöhren. Warum Europa auf die Gefahr kaum vorbereitet ist.

Die aktuelle Eskalation des Konflikts in der Golfregion zeigt die Verwundbarkeit globaler Handels- und Energieflüsse mehr als deutlich. Politische Drohkulissen und militärische Einsätze konzentrieren sich dabei auf jene Engstellen, durch die ein erheblicher Teil des Welthandels abgewickelt wird. Im Zentrum der maritimen Dimension des Konflikts steht dabei die Straße von Hormus, die als eines der wichtigsten maritimen Nadelöhre weltweit gilt. Nach Angaben der *U.S. Energy Information Administration* werden durch diese Passage normalerweise täglich etwa 20 bis 21 Millionen Barrel Rohöl transportiert, was rund einem Fünftel des globalen Ölhandels entspricht.

Der Iran hat wiederholt signalisiert, dass er im Falle weiterer Eskalationen durch Israel und die US-Streitkräfte dazu bereit sei, den Schiffsverkehr zumindest temporär komplett zu unterbinden oder gar langfristig massiv zu stören. Das Spektrum möglicher Maßnahmen reicht von der gezielten Festsetzung einzelner Tanker bis hin zum Einsatz asymmetrischer Mittel wie Seeminen, Drohnen oder Schnellbooten. Diese Drohungen sind keineswegs rein rhetorisch, sondern knüpfen an frühere Vorfälle an, bei denen Tanker beschlagnahmt oder beschädigt wurden. Die dabei immer wieder kurzfristig beobachtbaren Preisschocks auf den globalen Energiemärkten unterstreichen die strategische Bedeutung der Straße von Hormus.

Es gibt weitere *choke points* der internationalen Schifffahrt. Aus europäischer Sicht darf vor allem die Bedeutung des Bab el-Mandeb, der Meerenge zwischen Jemen und Dschibuti, nicht unterschätzt werden. Sie stellt den Zugang vom Indischen Ozean zum Suezkanal und damit zum europäischen Markt dar. Laut *International Energy Agency* passieren täglich etwa sechs bis sieben Millionen Barrel Öl diese Route. Hinzu kommen erhebliche Mengen petrochemischer Erzeugnisse, deren Bedeutung für Europas industrielle Wertschöpfungsketten in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Die Angriffe der Huthi-Bewegung auf Handelsschiffe im Roten Meer seit Ende 2023 haben exemplarisch

gezeigt, wie anfällig diese Route für Störungen ist. Bereits relativ begrenzte militärische Mittel reichen aus, um Reedereien zum Umweg über das Kap der Guten Hoffnung zu zwingen. Dies verlängert die Transportzeiten um bis zu zwei Wochen und erhöht die Kosten signifikant, was kaum eine Versicherung übernimmt. Eine Ausweitung der aktuellen Kampfhandlungen oder eine engere Koordination zwischen Iran und verbündeten nichtstaatlichen Akteuren würde die gleichzeitige Destabilisierung beider Engstellen ermöglichen, wodurch sich ein kumulativer Effekt auf globale Lieferketten ergeben könnte.

Besonders kritisch sind die wirtschaftlichen Auswirkungen maritimer Störungen bei petrochemischen Produkten.

Besonders kritisch sind die wirtschaftlichen Auswirkungen maritimer Störungen bei petrochemischen Produkten, da diese in hochgradig integrierte industrielle Prozesse eingebunden sind, die nur begrenzt kurzfristig substituiert werden können. Im Vergleich zu Rohölmärkten, die in gewissem Maße flexibel reagieren können, etwa dank strategischer Reserven oder alternativer Lieferanten, sind Lieferketten für petrochemische Zwischenprodukte deutlich weniger anpassungsfähig.

Neben den klassischen Handelsströmen rückt zunehmend eine zweite, weniger sichtbare Dimension maritimer Sicherheit in den Fokus: die unterseeische digitale Infrastruktur. Deren Bedeutung kann für die globale Wirtschaft und die sicherheitspolitischen Systeme kaum überschätzt werden, da über 95 Prozent des internationalen Datenverkehrs über Glasfaserkabel abgewickelt werden, die häufig entlang derselben maritimen Korridore verlaufen wie die physischen Handelsrouten.

Gerade im Roten Meer und im Persischen Golf bündeln sich mehrere dieser zentralen Datenverbindungen, die Europa mit Asien und dem Nahen Osten verknüpfen. Dadurch ergibt sich eine geostrategische Konzentration, die im Falle militärischer Eskalationen oder gezielter Sabotage erhebliche Risiken birgt. Bereits Anfang 2024 kam es im Roten Meer zur Beschädigung mehrerer Unterseekabel, die zu spürbaren Einschränkungen des Datenverkehrs zwischen Europa und Asien führte. Diese Vorfälle verdeutlichen, dass maritime Konflikte zunehmend auch eine digitale Dimension haben, da Unterseekabel relativ leicht beschädigt werden können und ihre Reparatur zeitaufwendig sowie logistisch komplex ist, insbesondere in unsicheren Regionen. Hinzu kommt, dass viele dieser Kabel nicht redundant ausgelegt sind, sodass Ausfälle einzelner Verbindungen erhebliche Auswirkungen auf Kommunikations-

und Finanzsysteme haben können. Akteure wie Iran könnten somit im Fall einer Eskalation ein weiteres asymmetrisches Instrument nutzen, ohne dass dies unmittelbar als klassischer militärischer Angriff gewertet werden müsste. Gleichzeitig stellen auch unbeabsichtigte Schäden durch militärische Aktivitäten ein erhebliches Risiko dar.

Die Absicherung maritimer Handelswege erweist sich als komplexe Herausforderung.

Die Absicherung maritimer Handelswege erweist sich als komplexe Herausforderung. Klassische militärische Präsenz kann zwar abschreckend wirken, ist jedoch nur begrenzt geeignet, asymmetrische Bedrohungen wie Drohnenangriffe, Minen oder Sabotage effektiv zu verhindern, insbesondere in geografisch engen und stark frequentierten Seegebieten. Die USA und ihre Verbündeten haben ihre Marinepräsenz in der Region deutlich ausgeweitet und führen Operationen zur Sicherung der Schifffahrt durch, doch deren Wirkung bleibt häufig punktuell, da sie oftmals nur auf konkrete Bedrohungslagen reagieren, anstatt strukturelle Verwundbarkeiten zu beseitigen.

China verfolgt dagegen eine langfristig angelegte Strategie, die auf der Kombination wirtschaftlicher Interessenwahrung und intensiver Beobachtung westlicher Operationen basiert. Grund dafür sind mangelnde Kapazitäten in der Golfregion und im Indischen Ozean. Mit der Militärbasis in Dschibuti sowie kontinuierlichen Anti-Piraterie-Missionen im Golf von Aden verfügt Peking über Fähigkeiten zur Sicherung eigener Handelsrouten, greift jedoch nicht offen in Konflikte ein. Gleichzeitig nutzen chinesische Einheiten die Präsenz westlicher Marinen, um deren Einsatzmuster und operative Konzepte zu analysieren. Dies ermöglicht es Peking, eigene Fähigkeiten schrittweise anzupassen und weiterzuentwickeln. Diese indirekte Lernstrategie stellt einen wesentlichen Bestandteil der chinesischen Herangehensweise dar. China kann so eigene Interessen langfristig absichern, ohne kurzfristig politische Risiken einzugehen. Doch auch China ist (noch) von zentralen Handelsrouten wie der Straße von Hormus abhängig. Das weiß auch Washington. Die jüngste Blockade der Straße von Hormus durch die *US Navy* lässt sich somit durchaus als Druckmittel gegenüber China verstehen, mit dem Ziel, dass Peking Druck auf Iran ausübt.

Parallel dazu setzen Staaten wie Pakistan zunehmend auf bilaterale Arrangements mit Iran, um ihre Energieversorgung zu stabilisieren, etwa durch flexible Handelsmechanismen und diplomatische Abstimmungen.

Andere Staaten wie Thailand setzen verstärkt auf Diversifizierung und politische Absicherung ihrer Lieferketten. Dadurch bilden sich alternative Modelle zur klassischen militärischen Sicherung von Handelswegen heraus.

Europa muss seine Herangehensweise an maritime Sicherheit weiterentwickeln.

Für Deutschland und seine europäischen Partner ergeben sich aus dieser Entwicklung nicht nur sicherheitspolitische Herausforderungen, sondern auch wirtschaftliche und infrastrukturelle Risiken. Bereits ab 2023 waren diverse europäische Reedereien infolge der Huthi-Angriffe im Roten Meer gezwungen, ihre Routen umzustellen, was zu erheblichen Verzögerungen und Kostensteigerungen im europäischen Außenhandel führte. Mit schätzungsweise rund 40 Prozent verläuft ein großer Teil des europäischen Handels mit Asien über den Suezkanal und damit indirekt über das Bab el-Mandeb. Dadurch haben Störungen in dieser Region unmittelbare Auswirkungen auf Lieferketten in Deutschland und der EU. Europa muss deshalb seine bisher eher fragmentierte und teils unkoordinierte Herangehensweise an maritime Sicherheit weiterentwickeln, indem es militärische, wirtschaftliche und infrastrukturelle Maßnahmen stärker miteinander verzahnt. Missionen wie die EU-Mission Aspides stellen zwar wichtige erste Schritte dar, doch reicht eine rein militärische Absicherung nicht aus, um die sich aus der aktuellen Lage ergebenden Risiken abzudecken.

Insgesamt lassen sich drei zentrale Maßnahmen herleiten: Erstens muss Europa seine maritime Präsenz nicht nur quantitativ ausbauen, sondern auch qualitativ anpassen. Beispielsweise durch spezialisierte Fähigkeiten zur Abwehr asymmetrischer Bedrohungen wie Drohnen oder Minen sowie durch eine engere Koordination zwischen den Mitgliedstaaten, um schnelle Reaktionszeiten zu gewährleisten. Zweitens ist eine stärkere Diversifizierung von Handelsrouten erforderlich. Dies schließt neben der Nutzung alternativer Seewege auch den Ausbau landgestützter Transportkorridore wie etwa über Zentralasien ein. Drittens gewinnt der Schutz digitaler Infrastruktur zunehmend an Bedeutung, weshalb Europa verstärkt in die Überwachung, Redundanz und Absicherung

unterseeischer Kabel investieren muss, um im Falle von Störungen handlungsfähig zu bleiben.

Langfristig wird Europa seine Interessen in einer immer stärker fragmentierten und konfliktanfälligeren maritimen Ordnung nicht allein durch militärische Präsenz schützen können. Notwendig ist eine umfassende Strategie, die wirtschaftliche Resilienz, technologische Absicherung und politisch schnelle Handlungsfähigkeit miteinander verbindet. Gerade im Kontext der Iran-Krise zeigt sich, dass maritime Sicherheit nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern als integraler Bestandteil einer umfassenden Sicherheitsarchitektur verstanden werden muss, in der Europa bislang eher reaktiv als gestaltend agiert. Diese Einstellung sollte angesichts erratischer Bündnispartner und sich zuspitzender globaler Rivalitäten dringend überdacht werden.



Stefan Lukas

Stefan Lukas ist CEO des Analyse- und Beratungsunternehmen Middle East Minds. Seit ist 2019 ist der zudem Gastdozent an der Führungsakademie der Bundeswehr zu Hamburg und lehrt regelmäßig an deutschen Universitäten zur Sicherheitspolitik des Nahen und Mittleren Ostens.