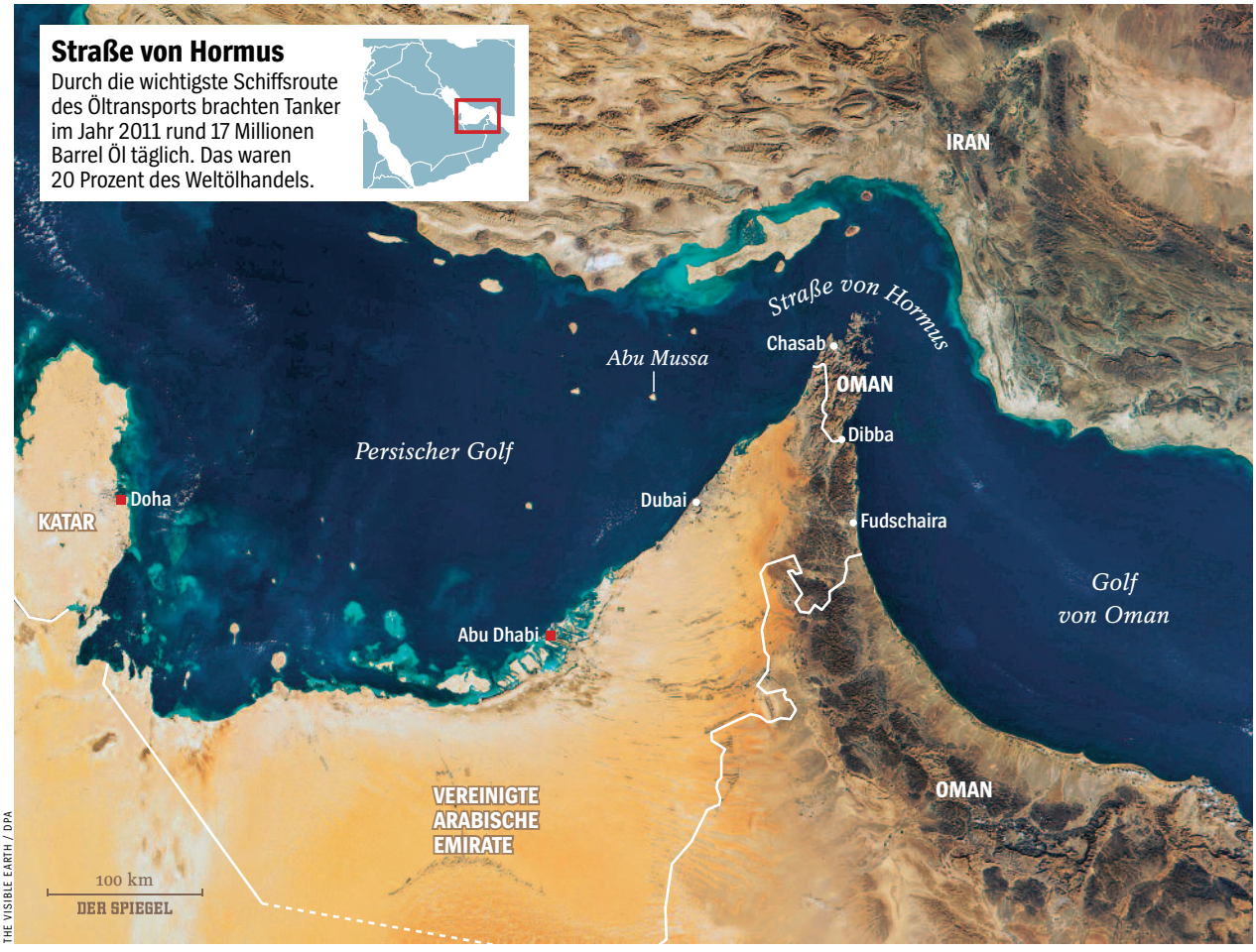
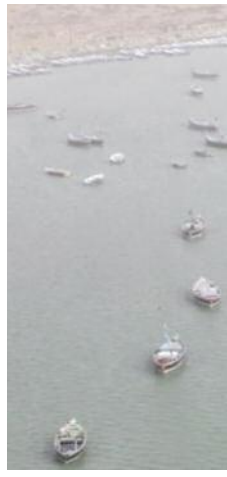


THE VISIBLE EARTH / DPA





IRAN

Alp-Traumstraße der Welt

Der Flottenaufmarsch an der Meerenge von Hormus erhöht das Risiko eines vierten Golfkriegs.

Es war alles nur Theater, was da vergangene Woche an der Straße von Hormus geboten wurde. Starke Worte, gewagte Posen, gutgespielte Ein-Personen-Stücke, mit dem Experiment kokettierend, doch letztlich mit nur wenig Handlung.

Jedenfalls auf der Bühne des fünften „Internationalen Fudschaira Monodrama Festivals“.

„Hier zieht die Welt vorbei“, sagte der Festivalleiter bei der Eröffnungszeremonie am Sonntagabend. Und meinte kaum jene Kriegsflotte, die sich zu genau diesem Zeitpunkt dem kleinen Emirat Fudschaira näherte: der Flugzeugträger USS „Abraham Lincoln“, ein Lenkwaffenkreuzer, zwei Zerstörer, die britische Fregatte HMS „Argyll“ und Frankreichs „La Motte-Picquet“. Alle mit Kurs auf die Straße von Hormus in Richtung Persischer Golf, eine Zone, für die US-Militärs den Ausdruck „theater“ bereithalten: den möglichen Schauplatz eines Krieges.

Seit dem Feldzug gegen Saddam Hussein hat es im Persischen Golf keinen derartigen Flottenaufmarsch gegeben. Alles nur Schauspielerei und Bluff? Oder Vorzeichen eines vierten Golfkriegs?

Zwei weitere Flugzeugträger, die „Carl Vinson“ und die „John C. Stennis“, kreuzen im Golf von Oman und im Arabischen Meer. Iran hat Ende Dezember eines der aufwendigsten Seemanöver seiner jüngsten Geschichte abgehalten. Mit neuen Marschflugkörpern und Minenlegern. Die Übung solle, so der Militärsprecher Admiral Mahmud Mussawi, „die Marine darauf vorbereiten, dem Feind in einer Kriegssituation entgegenzutreten“.

Mit den raketengespickten Küsten Irans, den Schnellboot-Flottillen der Revolutionswächter, ihren U-Boot-Bunkern baut sich derzeit an der Straße von Hormus eine Konzentration militärischer Macht auf, in der jeder Zwischenfall das Risiko eines neuen Kriegs im Golf in sich birgt.

Der britische Nahost-Experte Patrick Seale warnt vor einem Krieg „aus Versehen“: Die Sanktionen gegen die iranische Zentralbank und den Ölhandel würden „ein Klima hysterischen Nationalismus erzeugen, das einen Zusammenstoß auslösen könnte“. Und ein solcher Konflikt, so sein Kollege Rami Churi aus Beirut, „ist keiner der im Nahen Osten üblichen kleinen Aufwallungen oder lokalen Kriege, die die Region viele Jahrzehnte lang erlebt und überlebt hat“.

Vom Ufer aus, von den Stränden bei Dibba oder von der Steilküste nördlich von Chasab, sieht die Meerenge aus wie ein Idyll. In den Planungsstäben Washingtons und Teherans dagegen dürfte dieser Fleck Erde als Alp-Traumstraße geführt werden.

Geologisch liegt die Straße von Hormus an der Kollisionsgrenze zweier Kontinentalplatten. Hier schiebt sich die arabische unter die eurasische Platte. Die Krustenbewegungen drückten die Berge bei Fudschaira in die Höhe. Und sie brachten etwas hervor, dem die Region ihr Geld und die Welt einige Probleme verdankt: das Öl. Jede fünfte weltweit geförderte Tonne Rohöl kommt aus der Golf-



US-Flugzeugträger „Abraham Lincoln“

ERIC S. POWELL / AP



Iranisches Manöver im Dezember 2011

REUTERS

region, und gut 80 Prozent davon werden durch die Hormus-Meerenge geschippert, knapp 17 Millionen Tonnen täglich.

Die Ökonomien Japans und Südkoreas sind zu drei Vierteln von Riesentankern im Golf abhängig und die Wirtschaft Chinas zu gut der Hälfte. Im Fall einer Blockade der Seestraße könnte nur ein Teil des Öls durch die saudi-arabische Ost-West-Pipeline ans Rote Meer gepumpt werden. Die Rohöl-Leitung von Abu Dhabi nach Fudschaira wird frühestens im Sommer ihren Betrieb aufnehmen. Der Containerhafen von Dubai, Knotenpunkt im Ost-West-Handel, ist ebenso auf die Passage durch Hormus angewiesen wie es die Seehäfen Abu Dhabis, Kuwaits, Bahrains und Katars sind.

Die Straße von Hormus ist keine Ader des Ölgeschäfts. Sie ist seine Aorta.

Seit je blühen, quer zu den Tankerrouten, Handel und Schmuggel zwischen der arabischen Seite und den großen Häfen am persischen Ufer. Schon Marco Polo beschrieb Alt-Hormus als Drehscheibe im Fernhandel des 13. Jahrhunderts: „Und ich sage euch, dass viele Schiffe dabei untergehen, denn die See vor Indien ist sehr schrecklich.“

Heute landen iranische Schnellboote visafrei am Nordrand von Oman, in Chasab, werden mit Flachbildschirmen, dubiosen Bündeln und Maschinenteilen bepackt und verschwinden wieder. Chasab ist der Duty-free-Markt für den südlichen Iran und je strenger die Sanktionen, desto besser das Geschäft.

Die „Carter-Doktrin“ erklärte 1980 jeden Versuch, den Persischen Golf zu kontrollieren zu „einem Angriff auf lebenswichtige Interessen der Vereinigten Staaten von Amerika“, der „mit allen nötigen Mitteln“ zurückgeschlagen werde. Diese Doktrin ist nach wie vor Grundlage der US-Strategie am Golf. In einem Brief an die Führung in Teheran zu Jahresbeginn benannte Präsident Barack Obama die „rote Linie“ für ein massives Eingreifen: die Blockade von Hormus. Genau damit hat Iran wiederholt gedroht, falls internationale Sanktionen gegen seinen Ölexport verhängt würden – was seit vergangenem Montag der Fall ist.

Seit der Streitkräftereform 2007 sind die Pasdaran, die Revolutionswächter, mit ihrer eigenen Seestreitmacht für den Persischen Golf zuständig. Die klassische, noch unter dem Schah aufgebaute Marine, ist von den Mullahs an den Rand gedrängt worden. Konteradmiral Ali Fadawi, Befehlshaber der Pasdaran-Marine, erwähnte kürzlich, dass während des „Tanker-Krieges“ in den achtziger Jahren Irans Truppen auch gegen US-Schiffe erfolgreich angreifen konnten. Damals, während des Irak-Iran-Kriegs, war unter anderem die amerikanische Fregatte „Samuel B. Roberts“ durch eine iranische Mine fast zum Kentern gebracht worden.

Irans Revolutionswächter verfügen über etwa 2000 Seeminen. 300 davon reichen aus, den Tankerverkehr zeitweise zum Erliegen zu bringen. Die Hormus-Passage ist an ihrer engsten Stelle 54 Kilometer breit. US-Experten gehen heute von einer „hybriden Strategie“ Irans aus, einer Kombination von Guerillataktik und moderner Waffentechnik.

Die ohnehin schon zerklüftete Küste soll militärisch ausgebaut sein, mit Bunkern, Tunneln und Raketensystemen. Die Wächter sind mit Nachbauten italienischer „Fabio Buzzi“-Schnellbooten ausgestattet, Rennmaschinen mit Geschwindigkeiten von bis zu 70 Knoten.

Vielleicht ist alles nur Theater und Bluff, Kraftmeierei für kommende Verhandlungen.

Iran kann sich rühmen, die einzige Unterwasser-Flotte der Golfanrainer zu besitzen, darunter Miniatur-U-Boote eigener Produktion, ideal für die relativ flachen Gewässer in der Meerenge von Hormus. Zufällig sind die beiden britischen und französischen Fregatten, die jetzt in der Region kreuzen, mit modernsten Anti-U-Boot-Systemen ausgestattet. Das „revolutionäre Design“ der HMS „Argyll“ etwa, so die Selbstbeschreibung, mache das Schiff auf Radarschirmen nur so groß wie ein Fischerboot. Aber man wird nicht zum Angeln gekommen sein.

Noch zu Schah-Zeiten, 1971, hatte Iran drei Inseln in der Zone besetzt, darunter Abu Mussa, 40 Seemeilen vor Dubai. Von hier aus lässt sich der westliche Zugang zur Straße von Hormus kontrollieren.

Alle glitzernden Boomstädte der Region, von Doha bis Dubai, liegen in Reichweite der iranischen Kurz- und Mittelstreckenraketen. Und das beunruhigt die dortigen Herrscher mehr als alle Finanzkrisen. Falls es zum Konflikt kommt, rechnen die Vereinigten Arabischen Emirate mit Vergeltungsangriffen Irans auf Verladehäfen, Raffinerien, Entsalzungsanlagen. Die Siedlungsgebiete der Golfstaaten sind ideale Ziele solcher Terrorattacken. Und der schiitische Iran hat immer wieder seinen Anspruch auf den Golf betont, gegen die sunnitischen Herrscherhäuser auf der anderen Seite, die mit den USA kollaborierten, insbesondere das Haus Saud.

Die USA haben etwa 40 000 Soldaten am Golf, auf See und auf den US-Basen in Kuwait, Abu Dhabi, Katar und Bahrain. Ein wichtiger Stützpunkt der U. S. Navy liegt ausgerechnet in Bahrain, einem mehrheitlich schiitischen Golf-Archipel, der nach Teherans Lesart ohnehin zum Iran gehört. Nach der Niederschlagung der Protestbewegung vor einem Jahr wird erwogen, die in der Hauptstadt Manama stationierte 5. Flotte nach Katar zu verlegen.

Die vergangene Woche beschlossenen Sanktionen würden ein Fünftel der iranischen Ölexporte betreffen. „Sollten die USA auch Japan und Südkorea dazu bewegen, ihre Importe aus Iran zu stoppen, wird Teheran buchstäblich gelähmt sein“, schreibt Analyst Joseph Kechichian in den „Gulf News“. Indien und China könnten dann Abschläge auf ihre Importe durchsetzen: Schlussverkauf für Irans Öl.

Das tut weh. Das iranische Parlament kündigte deshalb bereits einen Ölboykott gegen EU-Staaten an. Obwohl sich andere Lieferländer bereit erklärt haben in einem solchen Fall zu helfen, würde der Boykott insbesondere Italien und Griechenland (siehe Seite 81) treffen. „Europa wird im Feuer der iranischen Ölquellen brennen“, erklärte ein Mitglied des Energie-Ausschusses am Mittwoch.

Vielleicht ist alles nur Theater und Bluff, Kraftmeierei für kommende Verhandlungen. Beide Seiten wissen um die Gefahren eines neuen Golfkriegs. Nur wenn derzeit eine Zeitbombe ticken sollte, dann wäre sie gewiss auf den Tag eingestellt, an dem das europäische Ölembargo in Kraft tritt.

Das ist der 1. Juli 2012.

Alexander Smoltczyk