

Schließung der Straße von Hormus: Die ökonomische Nukleарoption

In Frank Herberts *Children of Dune* (Miniserie 2003) tritt inmitten der wirbelnden Intrigen um die Eroberung oder Verteidigung von Arrakis eine messerscharfe Wahrheit zutage: „**Es geht nicht darum, wer die Gewürze kontrolliert, sondern wer die Fähigkeit hat, die Gewürze zu unterbrechen.**“

Dieser Satz durchbohrt die Fassade des Imperiums. Im Universum Herberts ist das Gewürz Melange die ultimative Ressource – lebensverlängernd, hellsichtig machend, foldspace-Navigation ermöglichend. Doch die wahre Macht liegt nicht im Ernten oder Horten, sondern in der glaubwürdigen Drohung, es abzuschneiden. Wer den Fluss stoppen kann, hält die Galaxis an der Kehle.

Die Parallele zum 6. März 2026 ist unübersehbar. Die moderne Zivilisation läuft nicht auf Gewürz, sondern auf Energie, und das realweltliche Gegenstück zur fragilen Lebensader von Arrakis ist die ** Straße von Hormus** – ein schmaler Seeweg, der an seiner engsten Stelle kaum 50 Kilometer breit ist. Er transportiert etwa **ein Fünftel** des weltweiten seebeförderten Öls und rund **ein Viertel** der Exporte von verflüssigtem Erdgas (**LNG**). In normalen Zeiten ist dieser Fluss so konstant, dass er zur unsichtbaren Infrastruktur wird. Doch diese scheinbare Stabilität verbirgt eine außergewöhnliche Verwundbarkeit: Die Weltwirtschaft hängt von einem ununterbrochenen Durchgang durch einen einzigen, leicht bedrohbaren Engpass ab.

Die anhaltende Krise hat diese Zerbrechlichkeit offenbart. Nach den US-israelischen Angriffen auf den Iran ab dem 28. Februar (Operation Epic Fury) haben Irans Vergeltungsmaßnahmen – Angriffe auf Schiffe und Anlagen, Erklärungen der Revolutionsgarden zur Schließung und explizite Drohungen gegen jedes Schiff, das den Durchgang versucht – den Tankerverkehr nahezu zum Erliegen gebracht. Hunderte Schiffe (Schätzungen über 150–200 Tanker und andere Schiffe) liegen vor Anker oder festgesetzt im Golf, bewegungsunfähig. Produktionsstopps breiten sich aus, von QatarEnergy's Force Majeure in Ras Laffan über beschädigte Tanker bis hin zu gestoppten Flüssen.

Dennoch ist der entscheidende Mechanismus, der die Straße schließt, nicht rein militärisch. Raketen und Drohnen setzen die Bühne, doch der unsichtbare Auslöser war **finanziell**: der Zusammenbruch der Schifffahrtsversicherung.

Der unsichtbare Auslöser: Versicherungskollaps

Der globale Schiffsverkehr ruht auf einer verborgenen Deckungsschicht – Kaskoversicherung, Schutz und Entschädigung (P&I) und insbesondere Kriegsrisikopolicen, die hauptsächlich am Londoner Markt gezeichnet werden, einschließlich Lloyd's of London und der

International Group of P&I Clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club u. a.). Ohne diese verbieten Charterverträge das Auslaufen, verweigern Kreditgeber die Finanzierung und verwehren Häfen die Einfahrt.

In den ersten Tagen der Krise stuften die Versicherer das Risiko als nicht mehr kalkulierbar ein. Große Akteure gaben Kündigungsmitteilungen für Kriegsrisiko-Erweiterungen in iranischen Gewässern, dem Persischen Golf, angrenzenden Gebieten und der Straße von Hormus selbst heraus – wirksam ab dem 5. März 2026, nach 72-Stunden-Fristen ab dem 1.–2. März. Das Joint War Committee erweiterte die Hochrisikozone auf die gesamte Golfregion. Die Prämien für jede verbleibende Deckung sind explodiert (Berichte sprechen von Sprüngen auf 1 % des Schiffswerts von 0,25 %, oder zwölffachen Erhöhungen in manchen Fällen; bei einem 100-Millionen-Dollar-Tanker springen die Kriegsrisikoprämien pro Reise von ca. 200.000 \$ auf ca. 1 Mio. \$), was den Durchgang für die meisten Betreiber wirtschaftlich unmöglich macht.

Das Ergebnis: Eine Seeadler, die **technisch offen**, aber **wirtschaftlich unbenutzbar** bleibt. Tanker fahren nicht, weil kein glaubwürdiger Versicherungsschutz dahintersteht. Einzelne wagemutige Schiffe mögen „dunkel“ fahren (AIS aus), doch der kommerzielle Verkehr ist um 75–80 % oder mehr eingebrochen, in den letzten 24 Stunden (Stand 6. März) gab es keine Ölladungen mehr, nur vereinzelte Frachtdurchfahrten. Die Straße ist de facto geschlossen – nicht durch Minen oder Blockschiffe, sondern durch Versicherer in London, die den Hörer auflegen.

Ein Schock weit größer als 1973

Die Ölkrise 1973–1974 bleibt der Maßstab: OPEC-Kürzungen und Embargos reduzierten das globale Ölangebot um **7–12 %** (im Schnitt ~9 % Fehlmenge), vervierfachten die Preise von **~3 \$/Barrel** auf **11–12 \$** und lösten jahrzehntelange Stagflation aus.

Die Hormus-Störung 2026 ist strukturell weit größer: - **18–21 %** effektiver Verlust an Ölangebot (teilweise Pipeline-Umgehungen aus Saudi-Arabien/VAE bieten nur begrenzte Entlastung angesichts Produktionsstopps und Transitlähmung). - **20–25 %** der weltweiten LNG-Exporte gestört (Volumen aus Katar und VAE offline, LNG-Märkte weit weniger flexibel als Öl). - Petrochemische Rohstoffengpässe und Flottenkapazität durch festgesetzte Schiffe entfernt.

Die heutigen Just-in-time-, containerisierten Lieferketten sorgen dafür, dass sich der Schock schneller und breiter ausbreitet als in den 1970er Jahren.

Die Mathematik der Panik

Die kurzfristige Energienachfrage ist extrem unelastisch (**Elastizitätsschätzungen –0,05 bis –0,3**). Verbraucher können Autos nicht über Nacht austauschen, Industrien können Brennstoffe nicht sofort substituieren, Panik verstärkt Horten/Spekulation.

1973 erzeugte ein <10 %-Schlag einen **300–400 %-Anstieg**. Eine mehr als doppelt so große Störung – verstärkt durch LNG-Mangel und Schifffahrtslähmung – könnte in unbestimm-

ten Szenarien nichtlineare Eskalation auslösen. Aktuelle Brent-Preise schwanken um **84–85 \$** (plus 15–23 % seit Monatsbeginn bei hoher Volatilität), Märkte preisen vorerst temporäre Dauer ein. Mainstream-Prognosen deckeln langanhaltende Fälle bei **90–120 \$** (oder **140 \$** Tail-Risk), unter Annahme von Ausgleich und Nachfragerückgang. Doch wenn die Wahrnehmung auf unbefristete Schließung kippt, entfesselt der psychologische Wendepunkt unmodellierte Extreme – potenziell **800–1000 %-Sprünge** auf **600–750 \$/Barrel** oder darüber in voller Panik.

Strategische Reserven: Ein endlicher Puffer

IEA-Mitglieder halten **über 90 Tage** Netto-Importdeckung (plus Überschuss). Koordinierte Freigaben könnten frühe Engpässe abmildern. Doch Reserven sind ein Countdown, keine Erlösung. Aggressives Abschöpfen riskiert Erschöpfung bis Spätsommer/Herbst bei langer Dauer, erzwingt Rationierung oder Erschöpfung – und löst neue Preiswellen aus, sobald Märkte dem Verschwinden des Puffers gegenüberstehen.

Kaskadierende ökonomische Effekte

Die Störung metastasiert über die Energiemärkte hinaus und löst eine Kettenreaktion aus, die durch jede Schicht der Weltwirtschaft rollt. Was als lokale Engpasskrise beginnt, wird zu flächendeckendem Strukturschaden, wobei höhere Energiekosten als Multiplikator über vernetzte Systeme wirken. Die Effekte verstärken sich mit der Zeit: anfängliche Preisschocks münden in Verhaltensänderungen, Angebotsengpässe, Produktionsrückgänge und schließlich tiefe Kontraktionen von Aktivität und Beschäftigung. Bei unbefristeter oder langer Dauer beschleunigen sich diese Kaskaden und verwandeln temporäre Volatilität in systemische Fragilität.

Schifffahrt und globale Handelslähmung

Die unmittelbarste und sichtbarste Ausbreitung erfolgt im Seeverkehr. Bunkerpreise steigen parallel zum Rohöl, während Kriegsrisikoprämien bereits explodiert sind – von ~0,25 % auf 1 % des Schiffswerts (oder mehr) in Tagen, was je nach Schiffsgröße Hunderttausende bis Millionen pro Reise hinzufügt. Große P&I-Clubs (Gard, Skuld, NorthStandard, London P&I Club, American Club) kündigten Deckungen ab 5. März nach Mitteilungen vom 1.–2. März, wodurch Durchfahrten für die meisten wirtschaftlich unmöglich wurden.

Festgesetzte Tanker (über 150–200 Schiffe vor Anker oder still im Golf) verringern die effektive Flottenkapazität und erzwingen Umleitungen um das Kap der Guten Hoffnung für jene, die ohne Versicherung oder mit Hochprämien riskieren. Diese Umwege addieren Tausende Meilen, Wochen Fahrzeit und massiven Stau in Alternativhäfen. Frachtraten vervielfachen sich – Supertanker- und Containersurcharges erreichen beispiellose Höhen, Notgebühren liegen bei Tausenden pro TEU auf betroffenen Routen.

Die Folgen treffen den Welthandel breit: Konsumgüter, Industriekomponenten, Elektronik und Rohstoffe werden teurer und verspätet. Just-in-time-Fertigung verlangsamt sich; Lagerbestände schrumpfen; Lieferkettenengpässe entstehen in weit entfernten Sektoren.

Häfen in Asien (stark abhängig von Golf-Transshipment-Hubs wie Jebel Ali) erleben Rückstaus, Exporteure in Indien (z. B. Basmati-Reis-Ladungen in Häfen blockiert) und anderswo melden Millionen Tonnen immobilisiert. Nettoeffekt: breit angelegte Inflation bei gehandelten Gütern, Druck auf Unternehmensmargen und Haushaltsbudgets gleichermaßen.

Ernährungssysteme unter Belagerung

Energiekosten durchdringen die Landwirtschaft in jeder Stufe und verwandeln einen Öl-/LNG-Schock in eine tiefe Nahrungskrise. Diesel treibt Traktoren, Mähdrescher und Bewässerungspumpen an; Erdgas ist Haupteinsatzstoff für Stickstoffdünger (Harnstoff, Ammoniak); Seeverkehr bewegt Getreide, Öle und verarbeitete Lebensmittel weltweit.

Düngermärkte reagieren schnell: etwa ein Drittel des globalen Harnstoffhandels (wichtige Stickstoffquelle) passiert die Straße oder stammt aus Golfproduzenten. Preise sind bereits gestiegen – Harnstoff-Bargen in New Orleans sprangen von ~475 \$/t vor der Krise auf 520–550 \$/t innerhalb von Tagen (plus 50–80 \$/t oder 11–17 %), Berichte von 60–80 \$/t-Wochenanstiegen und Potenzial für Hunderte mehr bei langer Dauer. Phosphat und andere Nährstoffe folgen ähnlichen Bahnen. Landwirte, die im Frühjahr auf der Nordhalbkugel pflanzen, reduzieren Ausbringmengen zur Kostenkontrolle, was zu geringeren Erträgen in kommenden Ernten führt.

Transportinflation verschärft den Schmerz: höhere Fracht- und Treibstoffkosten erhöhen die Anlandepreise für importierten Weizen, Tierfutter und Grundnahrungsmittel und treiben Brot, Geflügel, Schwein, Milch, Fisch und andere Grundnahrungsmittel in die Höhe. In importabhängigen Regionen (z. B. Teile Afrikas, Südasien) beschleunigt sich die Nahrungsinflation in Richtung humanitärer Schwellen; wohlhabendere Länder ertragen schmerzhafte, aber beherrschbare Anstiege. Die weltweite Nahrungsmittelproduktion – fast die Hälfte abhängig von synthetischem Stickstoff – gerät unter Abwärtsdruck, mit Risiken für Knappheit und politische Instabilität in anfälligen Gebieten.

Industrieller und baulicher Zusammenbruch

Energieintensive Industrien fangen den nächsten Schlag ab. Stahlproduktion, Chemiewerke, Zementöfen und Schwermaschinen sind auf billige, zuverlässige Kohlenwasserstoffe und Strom (oft gasbalanciert) angewiesen. Inputkosten werden untragbar: Stahlpreise explodieren, da Energiekosten Margen verdoppeln oder verdreifachen; Chemiewerke (petrochemieabhängig) drosseln oder schließen.

Der Bausektor – einer der größten globalen Arbeitgeber – erstarrt unter dem Gewicht explodierender Materialkosten (Stahl, Zement, Asphalt) und Finanzierungshürden (höhere Zinsen bei Inflationsängsten). Entwickler stoppen Projekte; Infrastrukturprogramme stocken; Wohnungsknappheit verschärft sich in ohnehin angespannten Märkten. Die Kontraktion des Sektors speist zurück in Arbeitslosigkeit und sinkende Nachfrage nach verbundenen Gütern (Geräte, Möbel) und vertieft den Abschwung.

Finanzmärkte und Kreditklemme

Finanzsysteme reagieren brutal auf kollabierende Wachstumserwartungen. Aktienindizes stürzen ab, da Gewinnprognosen in Luftfahrt, Logistik, Einzelhandel, Fertigung und zyklischen Konsumgütern einbrechen. Safe-Haven-Flüsse lassen Anleiherenditen erratisch werden; Kreditmärkte ziehen sich zusammen, da Banken Rückstellungen gegen steigende Ausfälle und Sicherheitenentwertung erhöhen. Liquidität verdampft genau dann, wenn Unternehmen sie am dringendsten für Betriebskapital oder Absicherung brauchen.

Unternehmensschuldenlasten wachsen unter höheren Zinsen (Zentralbanken kämpfen mit Inflationsrückkehr) und sinkenden Umsätzen. Stranded Assets in kohlenstoffintensiven Sektoren verstärken Verluste; systemische Risiken aus vernetzten Expositionen (z. B. energielinkierte Derivate) erhöhen Ansteckungsängste.

Beschäftigungsschock und Teufelskreis

Die menschlichen Kosten zeigen sich in Wellen von Arbeitslosigkeit. Energieintensive Branchen entlassen zuerst – Fluggesellschaften streichen Flüge, Speditionen parken Lkw, Chemiewerke entlassen Arbeiter. Die Wellen breiten sich aus: sinkender Konsum (da Haushalte mehr für Grundbedarf wie Nahrung, Heizung, Transport ausgeben) trifft Einzelhandel, Gastgewerbe und Dienstleistungen hart. Entlassungen im Bauwesen verschärfen das Leid.

Verlorenes Einkommen + steigende Kosten für Grundbedarf schaffen eine Armutsfalle: Haushalte kürzen diskretionäre Ausgaben weiter, beschleunigen Unternehmenspleiten und Nachfragezerstörung. Was als sektoraler Rückgang beginnt, entwickelt sich zu breiter Rezession – oder Depression bei unbefristeten Szenarien –, wobei der Wiederaufbau Jahre braucht, um Vertrauen, gescheiterte Unternehmen und Lieferketten wiederherzustellen.

Diese Kaskaden zeigen die Zerbrechlichkeit der Vernetzung: Energie trägt Transport, Transport ermöglicht Handel, Handel erhält Industrie und Ernährungssysteme, Industrie stützt Beschäftigung, Beschäftigung treibt Konsum. Schneidet man die Energiebasis durch, bricht die Struktur Schicht für Schicht zusammen. Bei langer Störung verlangsamt sich die Weltwirtschaft nicht nur – sie zerfällt, mit Erholungshorizonten, die sich über Jahrzehnte statt Jahre erstrecken. Die versicherungsgetriebene Schließung von Hormus hat bereits gezeigt, wie ein Finanzmechanismus erreichen kann, was militärische Gewalt allein vielleicht nicht dauerhaft schaffen würde: den Fluss stoppen und systemischen Kollaps auslösen.

Iran als unwahrscheinlicher Hüter: Den Fluss für den Planeten unterbrechen

In einem tiefen und ironischen Wendepunkt könnten Irans Handlungen – ob absichtlich oder emergent – das Land unbeabsichtigt als unfreiwilligen Helden im Kampf gegen den Klimawandel positionieren. Die effektive Schließung der Straße von Hormus, die **18–21 %** des globalen Ölangebots und **20–25 %** der LNG-Exporte abschneidet, zwingt die Welt zu rascher, unfreiwilliger Nachfragezerstörung in einem Maßstab, den internationale Abkommen wie Kyoto und Paris nie erreicht haben.

Kyoto (1997) und Paris (2015) setzten ambitionierte, aber freiwillige Ziele, die auf schrittweisen Übergängen, Technologiediffusion und nationalen Zusagen beruhten – doch die globalen Emissionen stiegen jahrzehntelang weiter, während der fossile Brennstoffverbrauch in Schwellenländern wuchs. Eine anhaltende Hormus-Störung könnte die Treibhausgasemissionen jedoch weit aggressiver senken: Weniger Öl- und Gasverbrennung bedeutet weniger CO₂ aus Verbrennung, Schifffahrt (durch Umleitungen und geringere Volumen) und nachgelagerten Industrien. Bei Preissprüngen auf **800–1000 %-Niveau** in langer Panik (Rohöl Richtung **600–750 \$/Barrel** oder darüber) bricht der Energieverbrauch durch Rationierung, Einschränkungen, Verhaltensänderungen und wirtschaftliche Kontraktion ein – potenziell Dutzende bis Hunderte Millionen Tonnen Emissionen pro Jahr weniger, weit über den inkrementellen Reduktionen durch Erneuerbare oder Effizienzsteigerungen unter Paris.

Dies passt frappierend zu islamischen Prinzipien der Umweltverantwortung. Der Koran beschreibt den Menschen als **Khalifah** (Statthalter oder Verwalter) auf Erden (z. B. 2:30, 6:165), betraut mit **Amanah** (Vertrauen/Verantwortung), die Schöpfung zu schützen und auszubalancieren statt sie verschwenderisch auszubeuten. Konzepte wie das Verbot, die Erde zu verderben (fasād fi l-arḍ, 7:56, 30:41) und Mäßigung im Konsum betonen die Bewahrung von Ressourcen für künftige Generationen. Irans Störung – durch diese Linse betrachtet – könnte als extrem strenge Durchsetzung planetarer Verantwortung gesehen werden: Indem sie den ungebremsen Fluss fossiler Brennstoffe stoppt, der den Klimawandel antreibt, zwingt sie die Menschheit zu Mäßigung, geringerem Abbau und beschleunigtem Ausstieg aus der Kohlenstoffabhängigkeit.

Die strategische Lektion

Saudi-Arabien mag das meiste Öl fördern; die USA mögen die größte Armee besitzen; Energieriesen mögen die Produktion kontrollieren. Doch keiner hält den entscheidenden Hebel, den diese Krise freigelegt hat.

Dieser Hebel ist **die Unterbrechung**. Iran hat – durch direkte Drohungen und die rationale Reaktion des Versicherungsmarktes – gezeigt, dass es den Fluss stoppen kann. Die Weltwirtschaft, süchtig nach billiger, ununterbrochener Energie wie das Universum von Dune nach Melange, steht nun ihrer eigenen Verwundbarkeit gegenüber.

In Herberts Worten, gesprochen inmitten der Dünen von Arrakis: **Kontrolle ist nicht der Besitz der Ressource. Kontrolle ist die Fähigkeit, den Fluss zu stoppen.**

Die Straße von Hormus ist nicht bloß eine Schifffahrtsroute. Sie ist die zentrale Arterie unserer energieabhängigen Welt. Sie zu durchtrennen – selbst indirekt durch finanzielle Mechanismen – offenbart, wie zerbrechlich die Globalisierung wirklich ist. Die Lektion des März 2026 hallt über Jahrhunderte und Galaxien hinweg wider: Wahre Macht liegt nicht darin, wer die Gewürze kontrolliert, sondern wer sie unterbrechen kann.