

Mai 2026

DIE STRASSE VON HORMUS: RECHTSSTATUS, STRATEGISCHE GEOGRAFIE UND DIE POLITISCHEN OPTIONEN DES IRAN

Hessam Habibi Doroh, Walter Posch

Angesichts der aktuellen Sicherheitslage in der Region nach dem Ausbruch des Iran-Kriegs ist die Straße von Hormus erneut in den Mittelpunkt der Weltpolitik gerückt. Erneute Besorgnis über eine militärische Eskalation, Blockaden und die Sicherheit der globalen Energieversorgung hat die anhaltende strategische Bedeutung dieser engen Seestraße unterstrichen, die sich zu einem zentralen Brennpunkt in der Konfrontation zwischen dem Iran und den Vereinigten Staaten entwickelt hat.

Die Straße von Hormus ist einer der weltweit wichtigsten maritimen Engpässe und verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und dem Indischen Ozean. Ein erheblicher Teil des weltweiten Energiehandels auf dem Seeweg wird über diese schmale Wasserstraße abgewickelt, wodurch sie nicht nur für die Sicherheit am Golf, sondern auch für die internationalen Märkte und die globale strategische Stabilität von zentraler Bedeutung ist. Unter normalen Bedingungen werden in der Straße von Hormus täglich über hundert

Schiffe abgefertigt, und sie ist der weltweit kritischste Energieengpass. Jüngsten Schätzungen zufolge passieren täglich rund 20 Millionen Barrel Öl diese Wasserstraße, was etwa 20 Prozent des weltweiten Erdölverbrauchs und fast 25 Prozent des seegestützten Ölhandels entspricht. Die Meerenge dient zudem als wichtige Route für LNG-Exporte (Liquefied Natural Gas – Flüssigerdgas) aus dem Golf. Für den Iran ist Hormus zugleich eine Frage der Souveränität, der nationalen Verteidigung und des wirtschaftlichen Überlebens.



EINSATZBEREIT FÜR ÖSTERREICH

BUNDESHEER.AT



UNSER HEER

Historische Entwicklung der maritimen Souveränität des Iran

Die moderne Durchsetzung der maritimen Souveränität des Iran begann mit der Gründung einer Marine im Jahr 1924. Dieser Prozess wurde 1934 durch das erste iranische Gesetz über Seegebiete, das *Gesetz zur Festlegung der Grenzen der Küstengewässer und der Kontrollzone der kaiserlichen Regierung*, rechtlich verankert. In den folgenden Jahrzehnten überarbeitete und erweiterte der Iran seine Seerechtsvorschriften schrittweise entsprechend den sich wandelnden staatlichen Interessen und den Entwicklungen im internationalen Seerecht.

Der bislang umfassendste Rechtsrahmen ist nach wie vor das *Gesetz über die Seegebiete der Islamischen Republik Iran im Persischen Golf und im Golf von Oman*, das im April 1993 verabschiedet wurde. Bezeichnenderweise wurden der Persische Golf und der Golf von Oman in der iranischen Gesetzgebung traditionell als einheitliche Seegebiete behandelt; der Straße von Hormus selbst wurde im innerstaatlichen Recht kein eigenständiger Status eingeräumt. Diese Unklarheit gewann später in Debatten über Durchfahrtsrechte und die Anwendbarkeit internationaler Übereinkommen an Bedeutung.

Der völkerrechtliche Status der Meerenge

Gemäß Artikel 16 Absatz 4 des Genfer Übereinkommens von 1958 über das Küstenmeer und die Anschlusszone gelten Meerengen, die einen Teil der Hohen See mit einem anderen verbinden und der internationalen Schifffahrt dienen, als internationale Meerengen. Nach dieser Definition fällt die Straße von Hormus eindeutig in diese Kategorie.

In Bezug auf die Durchfahrt durch solche Meerengen haben sich zwei wesentliche Rechtsordnungen herausgebildet:

1. **Friedliche Durchfahrt** – anerkannt im Rahmen der Genfer Konvention von 1958.
Schiffe dürfen Hoheitsgewässer durchfahren, sofern die Durchfahrt den Frieden, die öffentliche Ordnung oder die Sicherheit des Küstenstaates nicht beeinträchtigt.
2. **Transitdurchfahrt** festgelegt im Rahmen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten

Nationen von 1982 (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea).

Dies ermöglicht eine umfassendere und ununterbrochene Durchfahrt, auch für Militärschiffe und -flugzeuge, ohne dass eine vorherige Genehmigung erforderlich ist.

Der Iran hat das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS) ebenso wenig ratifiziert wie die Vereinigten Staaten. Teheran hat daher oft argumentiert, dass die Rechtslage in Bezug auf die Straße von Hormus weiterhin die *friedliche Durchfahrt* und nicht die *Transitdurchfahrt* regelt. Nach dieser Auslegung behält sich der Iran das Recht vor, die Durchfahrt zu regeln oder auszusetzen, wenn seine Sicherheit bedroht ist. Viele Seemächte sind jedoch der Ansicht, dass die Transitdurchfahrt durch die Straße von Hormus mittlerweile Teil des Völkergewohnheitsrechts geworden ist. Diese Meinungsverschiedenheit erklärt die wiederkehrenden Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit den iranischen Drohungen, den Schiffsverkehr einzuschränken.

Die Seegrenze zwischen dem Iran und Oman

Ein entscheidender Moment in der Verwaltung der Straße von Hormus ereignete sich 1974, als Iran und Oman ihre Seegrenze entlang der Mittellinie der Meerenge offiziell festlegten. Damit wurde die Straße von Hormus effektiv auf die Hoheitsgewässer der beiden Staaten aufgeteilt. Eine Ausnahme bildet der Bereich um die Insel Larak (Iran) und die Insel Great Quoin (Oman), wo sich die zwölf Meilen breiten Hoheitsgewässer überschneiden und eine Sonderregelung erfordern. Diese Vereinbarung wurde während der Zeit der militärischen Unterstützung Irans für Sultan Qaboos gegen den Aufstand in Dhofar getroffen. Gleichzeitig akzeptierte Oman eine separate Vereinbarung mit dem Iran über die gemeinsame Sicherheitszusammenarbeit in Hormus. Mitte der 1970er Jahre verwiesen iranische und omanische Regierungsvertreter öffentlich auf koordinierte Bemühungen zur Aufrechterhaltung einer sicheren und freien Schifffahrt.

Diese bilaterale Vereinbarung ist nach wie vor von großer geopolitischer Bedeutung: Jede einseitige Sperre der Straße von Hormus durch den Iran würde mit der rechtlichen Tatsache konfrontiert sein, dass etwa die Hälfte der Meerenge unter der Hoheit Omans steht und die anerkannten Schifffahrtswege größtenteils durch omanische Gewässer verlaufen.

Strategische Geografie und militärischer Vorteil

Aus sicherheitspolitischer Sicht des Iran ist die Straße von Hormus nicht nur eine internationale Wasserstraße, sondern eine Erweiterung der eigenen strategischen Geografie und der Möglichkeit zur Verteidigung in der Tiefe. Folglich spielen die in diesem Gebiet stationierten militärischen Kräfte eine zentrale Rolle in der iranischen Abschreckungsplanung ein, insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit einer Intervention durch die Vereinigten Staaten oder verbündeter Seestreitkräfte. Um die Abschreckung in und um die Meerenge zu stärken, hat der Iran verschiedene Maßnahmen ergriffen. Erstens hat er seine militärische Präsenz auf wichtigen Inseln im Golf ausgebaut, indem er Streitkräfte stationierte und Garnisonen in strategisch gelegenen Gebieten verstärkte. Zweitens hat der Iran auf diesen Inseln und entlang der angrenzenden Küstenabschnitte Seezielflugkörper, schnelle Patrouillenboote und für asymmetrische Seekriegsführung ausgerüstete Marineeinheiten stationiert. Drittens hat Teheran Fähigkeiten zur Seeverteidigung durch Seeminen, Küstenabwehrsysteme, Luftabwehrbatterien und mehrschichtige Überwachungsnetzwerke aufgebaut, die sich von den Inseln mit Blick auf die Straße von Hormus bis zur nördlichen Küste der Meerenge erstrecken. Ergänzt werden diese Ressourcen durch regelmäßige See- und Luftpatrouillen der iranischen Streitkräfte.

Der Iran verfügt im nördlichen Bogen des Hormus über erhebliche geografische Vorteile. Die iranische Küste und die Inseln bilden einen natürlichen Verteidigungshalbmond, der die engsten schiffbaren Zugänge überragt. Zu den wichtigsten iranischen Inseln zählen Hormuz, Qeshm, Larak, Hengam, Greater Tunb und Abu Musa. Diese Stellungen verschaffen dem Iran mehrere militärische Vorteile:

- erhöhte Beobachtungs- und Überwachungspositionen
- Nähe zu Schifffahrtswegen
- Fähigkeit zum Einsatz von Lenkwaffen, Artillerie, Seeminen und Drohnen
- mehrschichtige Anti-Access/Area Denial Fähigkeiten (Fähigkeiten, die Bewegungsfreiheit

und den Zugang des Gegners zum Einsatzgebiet einzuschränken)

- Einsatz von Schnellbooten und asymmetrischer Seekriegsführung

Drohungen des Iran, die Meerenge zu sperren

Seit dem Iran-Irak-Krieg haben iranische Regierungsvertreter regelmäßig die Schließung der Straße von Hormus als Mittel zur Abschreckung ins Feld geführt. Im Oktober 1983 erklärte Akbar Hashemi Rafsanjani, der Iran könne die Meerenge allein durch Artilleriefeuer sperren, und merkte an, dass unter Kriegsbedingungen sogar Gewehre ausreichen würden. 1987 wiederholte er, dass Raketen unnötig seien und der gesamte Golf in Reichweite der iranischen Feuerkraft liege.

Im Dezember 2018 warnte Präsident Hassan Rouhani, dass kein Öl den Persischen Golf verlassen würde, sollten die Vereinigten Staaten die iranischen Ölexporte blockieren. Diese Äußerungen verdeutlichen, dass die Straße von Hormus in Teheran weniger als praktische erste Option angesehen wird, sondern vielmehr als Mittel zur Abschreckung, das darauf abzielt, die Kosten von Sanktionen oder militärischem Druck in die Höhe zu treiben. Nachdem Präsident Trump aus dem Atomabkommen (JCPOA – Joint Comprehensive Plan of Action) ausgestiegen war, nahmen die Spannungen in der Straße von Hormus zu, und iranische Politiker diskutierten erneut Optionen für eine strengere Kontrolle der Wasserstraße und sogar deren mögliche Sperre. Eine Auswertung wichtiger iranischer Strategie- und Sicherheitsstudien – darunter Arbeiten, die von Institutionen veröffentlicht wurden, die Verbindungen zum Korps der Islamischen Revolutionsgarde pflegen, wie der Imam-Hossein-Universität – zeigt jedoch eine vorsichtigeren Einschätzung. Viele Experten betonten, dass angesichts der Abhängigkeit des Iran von der Meerenge und der Gefahr einer weiteren Eskalation mit externen Mächten eine Sperre keine tragfähige langfristige Strategie darstellen könne.

Zum Beispiel stellt Asghar Saleh Esfahani in seiner Dissertation *Überlegungen zur Doktrin der Seeverteidigung der Islamischen Republik* (Verteidigungsakademie Iran) folgendes fest:

Angesichts der vorliegenden statistischen Daten über die tatsächliche Menge an Öl, deren Transport

von der Straße von Hormus abhängt, die Abhängigkeit des Iran von Deviseneinnahmen aus Ölverkäufen, die enorme Menge an lebenswichtigen Gütern, die über die Meerenge ins Land gelangt, sowie die weitreichenden sozioökonomischen Folgen einer etwaigen Sperrung, sollte der Iran den Nutzen der Strategie, die Hormus Meerenge unsicher zu machen oder Ölexporte zu stoppen, nicht überschätzen – zumal eine solche Maßnahme nicht über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden könnte.

Diese Einschätzung zeigt, dass die Sperre der Straße von Hormus selbst in iranischen Strategiekreisen oft weniger als praktische politische Option denn als begrenztes Druckmittel angesehen wird, dessen langfristige Kosten den Nutzen wahrscheinlich überwiegen würden.

Trotz häufiger rhetorischer Äußerungen ist der Iran sehr stark von der Straße von Hormus abhängig. In der Vergangenheit wurden rund 80 Prozent des iranischen Außenhandels und der Großteil seiner Kohlenwasserstoffexporte über diese Route abgewickelt. Im Gegensatz zu einigen arabischen Golfstaaten verfügt der Iran nicht über ein ausgedehntes alternatives Pipelinenetz, das Hormus umgeht. Dies führt zu einem strukturellen Widerspruch: Der Engpass, mit dessen Störung der Iran drohen kann, ist gleichzeitig für die eigene Wirtschaft des Iran lebenswichtig.

Schlusswort

Die Straße von Hormus lässt sich am besten als ein Gebiet verstehen, in dem sich Recht, Geografie und Strategie überschneiden. Der Iran verfügt aufgrund seiner geografischen Lage, seiner Seestreitkräfte und seiner teilweisen Souveränität über die Meerenge über erheblichen Einfluss. Dieser Einfluss wird jedoch durch drei Faktoren eingeschränkt: die Co-Souveränität Omans, die Vorgaben des internationalen Seerechts und die wirtschaftliche Abhängigkeit des Iran von einer ungehinderten Schifffahrt.

Dementsprechend fungiert Hormus in erster Linie als strategisches Verhandlungsinstrument und nicht als Tor, das dauerhaft geschlossen werden kann. Die iranische Politik hat historisch gesehen nicht die vollständige Schließung angestrebt, sondern eine dosierte Unsicherheit – die Aufrechterhaltung einer ausreichenden Unklarheit, um Gegner abzuschrecken und gleichzeitig die selbstverschuldeten Kosten einer vollständigen Unterbrechung zu vermeiden. Ob dieser langjährige Ansatz unter einer neuen Führungskonstellation im Iran und unter veränderten regionalen und internationalen Umständen Bestand haben wird oder ob Teheran versuchen könnte, diesen strategischen Engpass auf andere Weise zu nutzen, bleibt eine offene Frage.

Die Glaubwürdigkeit einer Sperre der Straße von Hormus als Abschreckungsinstrument hängt jedoch von mehreren kumulativen rechtlichen, politischen, strategischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen ab. Ihre Wirksamkeit ist nicht automatisch gegeben. Erstens bleibt die Frage der völkerrechtlichen Legitimität von zentraler Bedeutung. Nach dem modernen Seerecht schränkt die Regelung der Durchfahrt durch internationale Meerengen den Spielraum für einseitige Blockaden im Allgemeinen ein. Eine rechtlich vertretbare Ausnahme würde sich am ehesten nur im Rahmen des Rechts auf Selbstverteidigung gemäß Artikel 51 der Charta der Vereinten Nationen ergeben, der seinerseits die Voraussetzungen der Notwendigkeit, der Verhältnismäßigkeit und der sofortigen Meldung an den Sicherheitsrat definiert. Zudem verunmöglicht die spezifische rechtliche Position des Iran – einschließlich seiner Auslegung der Durchfahrtsrechte und seiner Nichtratifizierung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) – nicht eine allgemeine internationale Anfechtung solcher Maßnahmen. Tatsächlich müsste jeder Versuch, die Straße von Hormus zur Ausübung von Druck zu nutzen, eher umfassendere strategische Vorteile sichern, anstatt stärkere militärische Gegenmaßnahmen oder diplomatische Isolation zu provozieren.

Impressum:

Medieninhaber, Hersteller, Herausgeber: Republik Österreich / BMLV, Roßauer Lände 1, 1090 Wien

Redaktion: Landesverteidigungsakademie/IFK, Stiftgasse 2a, 1070 Wien

Periodikum der Landesverteidigungsakademie

Copyright: © Republik Österreich / BMLV / Alle Rechte vorbehalten

Druck: ReproZ W 26-XXXX, Stiftgasse 2a, 1070 Wien



www.facebook.com/lvak.ifk