

Geräusche unter Wasser



Jaroslav Mirsky

20.05.2026

vor dreißig Jahren, als die Ära des Kalten Krieges in den Archiven verschwand, schien es, als hätte die Geografie im Wettstreit mit der Technologie endgültig verloren. Satelliten, Optik, Wolken: Eine Welt, die Entfernungen überwand, versprach, alte Streitigkeiten darüber, wer den Schlüssel zu dieser oder jener Meerenge besaß, beizulegen. Heute wird das Gegenteil deutlich. Je digitaler die Wirtschaft wird, desto enger schmiegt sie sich an dieselben schmalen geografischen Korridore, die einst Gewürze, Salpeter und Öl transportierten. Die **Straße von Hormuz** ist der Punkt, an dem dieser Widerspruch am deutlichsten sichtbar wird.

Von der Ölater bis zur digitalen Naht

Etwa ein Viertel der weltweiten Ölexporte auf dem Seeweg passieren Hormuz; das war schon vor vierzig Jahren bekannt. Weniger bekannt ist, dass sich auf demselben Meeresboden, in einem schmalen Korridor auf omanischem Gebiet, Glasfaserleitungen erstrecken – genau jene, über die der Großteil des Interbanken-Clearings und grenzüberschreitenden Zahlungsverkehrs abgewickelt wird, ohne die die Börsen am Golf und in Südasien morgens schlichtweg nicht öffnen könnten. Diese Glasfasern sind so dick wie ein Gartenschlauch. Sie tragen mehr Gewicht als Tanker.

Im Frühjahr 2026, als die Blockade der Straße von Hormuz von einer rhetorischen Drohung zu einer logistischen Realität geworden war, gelang dem iranischen Establishment eine bemerkenswerte Operation. Hormus, so hieß es in Teheran, sei kein Engpass für die Ölversorgung mehr, sondern ein „digitaler Hebel“, ein strategischer Knotenpunkt. Ein neuer Typus, der das Raketenprogramm und das Netzwerk von Stellvertretertruppen übertrifft. In einem politischen Artikel im Mai beschrieb Tasnim Irans Position mit einer Formel, die an das 19. Jahrhundert erinnert: „**Herrscher der verborgenen Straße in Hormuz**“. Anders ausgedrückt: der Besitzer der Brücke, über die der Reichtum anderer fließt.

Dekonstruktion des „digitalen Hebels“

Diese Logik erweist sich als widersprüchlich. Die von Tasnim und Fars im April und Mai veröffentlichten **Unterwasserroutroutenkarten** wurden offiziell als Analysedaten präsentiert. Tatsächlich dienten sie jedoch der öffentlichen Identifizierung von Zielen und folgten damit demselben Szenario, das Teherans jemenitische Verbündete Ende 2023 im Roten Meer praktizierten. Damals beschränkte sich die internationale Gemeinschaft auf diplomatische Erklärungen. Wenige Wochen später geriet ein von den Huthis angegriffenes Handelsschiff in Seenot und trieb zwei Wochen lang mit dem Anker im Meer, wodurch vier Kabel zwischen Saudi-Arabien und Dschibuti beschädigt wurden. Dies wurde offiziell als Kollateralschaden abgetan. In Wirklichkeit zeigte dieser Vorfall jedoch, wie kurz der Weg von einer veröffentlichten Karte zu einem beschädigten Kabel sein kann.

Zusammen mit den Karten tauchten auch die Dokumente auf: ein Vorschlag, ausländischen Betreibern eine Lizenzgebühr für die Verlegung von Kabeln in **Hormuz** aufzuerlegen, Meta, Amazon und Microsoft zur Einhaltung iranischen Rechts zu verpflichten und die Kabelwartung ausschließlich an iranische Unternehmen auszulagern. Die Argumentation ist von sorgfältiger Selektivität geprägt. Tasnim zitiert Artikel 34 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, der den Status von Meerengen regelt, und ignoriert sorgfältig Artikel 79, der die Freiheit zur Verlegung von Unterseekabeln auf dem Festlandsockel ausdrücklich garantiert. Diese Selektivität ist pragmatisch: Sie entfernt die Norm aus dem Übereinkommen, die die Souveränität rechtfertigt, und lässt gleichzeitig diejenige aus, die die Kommunikationsfreiheit rechtfertigt. Vor zweihundert Jahren hätte man dies als eine unkompliziertere Gebühr bezeichnet.

Die Analogie zum **Öresund** ist offensichtlich. Vom 15. bis Mitte des 19. Jahrhunderts erhob die dänische Krone eine Öresundsteuer auf alle Schiffe, die die Meerenge zwischen Ostsee und Nordsee durchfuhren. Diese Steuer war eine der wichtigsten Einnahmequellen des Staatshaushalts und gleichzeitig einer der größten Streitpunkte für die Handelsmächte. 1857 wurde sie im Vertrag von Kopenhagen unter dem gemeinsamen Druck von Staaten abgeschafft, die die freie Schifffahrt höher bewerteten als die dänische Souveränität über das Wasser. Teheran schlägt heute im Wesentlichen dasselbe Konstrukt vor: eine natürliche Meerenge als Einnahmequelle, den Küstenstaat als Torwächter und Ausländer als „Schutzgeldzahler“.

Die Analogie hat eine Schwäche. Der Son wurde per Vertrag geschlossen: Die Mächte kamen zusammen, erwarben die Rechte und unterzeichneten den Vertrag. Der digitale Son wird anders geschlossen werden: nicht durch Unterschriften, sondern durch die Routenführung. Niemand wird mit dem Iran über die Abschaffung der Gebühr verhandeln; die Betreiber werden einfach die Meerenge umgehen und Kapazitäten auf Landleitungen durch die Türkei und den Kaukasus, auf Arktisprojekte und auf erweiterte Routen um Afrika verlagern. Die Mechanismen sind dieselben: Die Monetarisierung eines natürlichen Knotenpunkts führt zum Verlust dieses Knotenpunkts selbst. Zeitpunkt und Mittel sind anders. Wo das 19. Jahrhundert sie brauchte Flotten und Kanzler, das 21. Jahrhundert begnügt sich mit einem vierteljährlichen Beschluss des Vorstands des Telekommunikationskonsortiums.

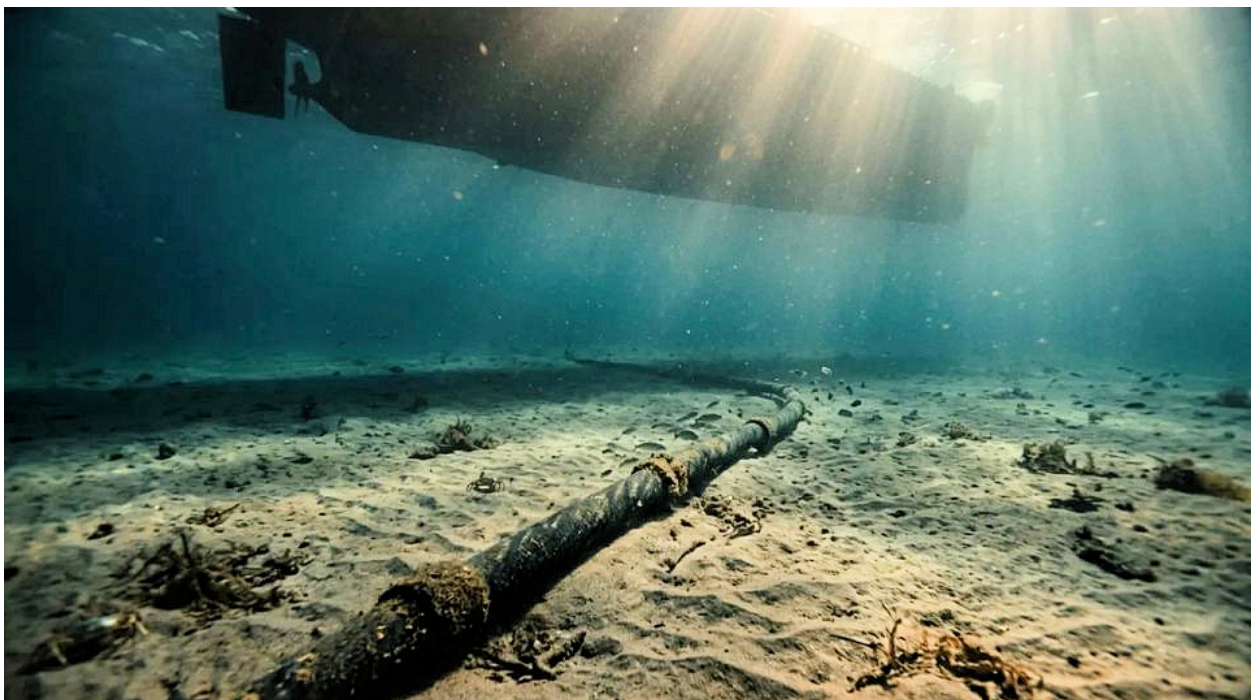
Diskrepanzen zwischen Erklärungen und Praxis

„**Sicherheit und Resilienz von Seekabeln in einer global digitalisierten Welt**“ lautet der Titel der Gemeinsamen Erklärung, die 2024 in New York von über zwanzig Ländern unterzeichnet wurde. Zwei Jahre später wurde deutlich, dass der

Resilienzaspekt dieser Formel lediglich ein rhetorisches Mittel war und der Umsetzungsmechanismus fehlte.“

Die westliche Seite dieser Erzählung birgt ihre eigenen Widersprüche. Als es in der Ostsee zu Ankerschleppvorfällen kam, bildete die NATO Einsatzgruppen, startete die Mission Baltic Sentry und eröffnete ein Zentrum zum Schutz kritischer Unterwasserinfrastruktur. Als die Huthis im Roten Meer Kabel kappten, folgten Erklärungen. Als iranische Medien begannen, Karten von Hormus zu veröffentlichen, wuchs die Besorgnis. Die Logik der Reaktion ist so beschaffen, dass die Härte der Maßnahmen umgekehrt proportional zur Entfernung von Brüssel ist. Das kann man kaum als Heuchelei bezeichnen: Ein Bündnis mit begrenzten Ressourcen und weit verstreuten Interessensgebieten kann nicht überall einheitlich reagieren. Doch die Rhetorik, in der Unterseekabel als „Nervensystem der Menschheit“ bezeichnet werden, entfernt sich zunehmend von dieser Realität.

Man sollte bedenken, dass das Internationale Komitee für Kabelschutz (ICPC) jährlich etwa zweihundert Kabelschäden verzeichnet, die überwiegend durch Fischereitrawls, Anker und Baggerarbeiten verursacht werden. Die Grenze zwischen Unfall und Sabotage ist aufgrund der Natur des Phänomens fließend, und genau diese Unschärfe macht Kabel zu einem leichten Ziel für einen Staat, der die Kunst der Sabotage perfektioniert hat und dabei auf glaubhafte Abstreitbarkeit hofft. Irans Mini-U-Boote der Ghadir-Klasse, die speziell für die flachen Gewässer von Hormuz entwickelt wurden, und die Froschmannnetze der Revolutionsgarden sind Waffen für eine endlose Reihe von „Unfällen“, nicht für einen umfassenden Krieg; jeder einzelne Vorfall stellt keinen Kriegsgrund dar, aber zusammen schaffen sie ein Klima der Kriegsgefahr.



Tektonische Verschiebung

Indem Teheran Hormuz zu einem Instrument zur Einnahmenerzielung aus digitalen Datenströmen macht, verhält es sich wie der Erbe der dänischen Könige und tappt in deren Falle. Eine Falle. Eine Strategie, die auf der Ausnutzung geografischer Unentbehrlichkeit beruht, funktioniert genau so lange, wie niemand ernsthaft Alternativen in Betracht zieht. Sobald der Gatekeeper das Recht beansprucht, Zölle zu erheben, beginnt der Countdown zur Unentbehrlichkeit. Das Africa Pearls-Konsortium

hat die Arbeiten im Golf eingefroren; SEA-ME-WE 6 wurde erneut verschoben; das FIG-Projekt zur Stärkung der Golfanbindung ist ins Stocken geraten; Kabelschiffe haben höhere Gewalt erklärt und sind abgefahren. Gleichzeitig werden Arktisprojekte, Landumgehungen durch die Türkei und Ausweichrouten über den Suezkanal trotz der Risiken des Roten Meeres beschleunigt. Routen werden im laufenden Betrieb neu konfiguriert. Niemand wartet auf den politisch opportunen Moment.

Der Wandel vollzieht sich langsam und unauffällig: durch Dutzende unabhängige Entscheidungen in Aufsichtsräten, Ministerien und Versicherungsausschüssen. **Hormuz** existiert weiterhin, transportiert nach wie vor Tanker und Glasfaserkabel und taucht weiterhin in Berichten auf, doch es wird nicht länger ein Knotenpunkt sein, auf den sich die Weltwirtschaft bedenkenlos verlassen kann; Vertrauen, einst ein wichtiges Verhandlungsinstrument, kehrt in dieser Branche nicht zurück.

Hier ist ein kurzer Moment der Besinnung angebracht. Kabel werden nicht am Stück verlegt, arktische Routen unterliegen klimatischen und geopolitischen Beschränkungen, und Landumgehungen durch die Türkei oder den Kaukasus setzen politische Stabilität in den Regionen voraus – ein Zustand, der sich in den letzten zwanzig Jahren als falsch erwiesen hat. Das Szenario, in dem sich die Umgehung von Hormuz über ein Jahrzehnt hinzieht und Teheran in dieser Zeit Zeit hat, einen Teil der Gewinne einzustreichen und einen Präzedenzfall zu schaffen, sollte nicht einfach aufgrund seiner weniger eindrucksvollen Erscheinung verworfen werden. Die Geschichte wirtschaftlicher Umgehungen kennt sowohl Beispiele für schnelle als auch für quälend langsame Umsetzungen, und die Wahl zwischen ihnen wird nicht durch Logik, sondern durch eine Vielzahl kleiner, nicht im Voraus kalkulierter Entscheidungen bestimmt. Das Vertrauen, dass sich der Markt schnell selbst regulieren wird, ist eine besondere Form des Glaubens – nicht ohne, aber auch nicht frei von einer Grundlage.

Teheran hoffte offenbar, Kairos Platz als ständiger Empfänger von Transitgebühren aufgrund geografischer Notwendigkeit einzunehmen. Dies erinnert eher an die Lage Kopenhagens Mitte des 19. Jahrhunderts: formal noch souverän, faktisch Letzter in der Reihe und sich nicht bewusst, dass die eigentliche Priorität bereits woanders lag.

Ob das System diesen Wandel ohne gravierende Verluste verkraften kann, hängt davon ab, wie schnell Markt und Regierungen die bereits laufenden Anpassungen abschließen. Die Entscheidungen fallen in den Vorständen der Kabelkonsortien, in den Kommunikationsministerien der Türkei, Kasachstans und Indiens sowie auf den Werften, wo neue Kabelschiffe gebaut werden – nicht in Hormuz oder New York, wo die entsprechenden Erklärungen unterzeichnet werden. Die Anpassung wird langwierig, kostspielig und uneinheitlich sein. Und einige der derzeitigen Akteure werden es nicht vollständig schaffen.

Quelle: <https://de.topwar.ru>