

Der nächste Krisenherd auf See: Warum das Rote Meer dem Iran-Krieg nicht entkommen kann

Die Blockade der Straße von Hormus infolge des Iran-Kriegs und den zunehmenden Spannungen in der Region lassen das Rote Meer von einem Nebenschauplatz zu einem entscheidenden Knotenpunkt des globalen Handels werden.

Von Samir Bhattacharya

28.3.2026

<https://gegenzensur.rtde.world/der-nahe-osten/275018-naechste-krisenherd-auf-see-warum-das-rote-meer-dem-iran-krieg-nicht-entkommen-kann/>

Samir Bhattacharya ist Associate Fellow mit Schwerpunkt Geopolitik und Afrika bei der Observer Research Foundation (ORF) in Neu-Delhi, Indien.

Was als Konflikt begann, bei dem es um die iranische Nuklearinfrastruktur und das regionale Machtgleichgewicht ging, hat die strategische Geografie des globalen Handels und der Energieflüsse rasch verändert. Für Afrika könnten die Folgen tiefgreifend sein, da die Krise bestehende Rivalitäten entlang des Roten Meeres zu verschärfen droht und gleichzeitig die afrikanischen Nationen wirtschaftlichen Schocks und geopolitischem Druck aussetzt. Von den Auswirkungen steigender Ölpreise bis hin zu Störungen der Handelsströme und erhöhten Transportkosten könnte der Kontinent erneut mit den Effekten einer Krise konfrontiert werden, die ihren Ursprung außerhalb seiner Grenzen hat.

Eine der folgenreichsten Auswirkungen für Afrika wäre die wiedergewonnene zentrale Bedeutung des Roten Meeres. Da Iran die Straße von Hormus, eine der weltweit wichtigsten Ölengpässe, faktisch kontrolliert, hat sich der Fokus nun nach Westen auf das Rote Meer und die Straße von Bab el-Mandab verlagert, die sich zu unverzichtbaren Korridoren für die weltweite Schifffahrt entwickeln.

Die USA warnten am Donnerstag, dass die jemenitischen Huthis (Ansar Allah) damit beginnen könnten, auf Schiffe in der Straße von Bab el-Mandab zu feuern, nachdem Teheran die Möglichkeit ins Spiel gebracht hatte, die Hindernisse für den weltweiten Schiffsverkehr während des andauernden Krieges auszuweiten. Die Erklärung der USA erfolgte, nachdem die iranische Nachrichtenagentur *Tasnim* Quellen zitiert hatte, die vor der möglichen Eröffnung einer neuen "Front" im Krieg gewarnt hatten – als Reaktion auf die Verlegung von Truppen durch die Trump-Regierung in die Region.

Abdul-Malik al-Huthi, Anführer der Huthis, erklärte am Donnerstag, dass die Bewegung je nach Entwicklung der militärischen Lage in den Konflikt eingreifen könnte. In einer Fernsehansprache betonte er, dass die Bewegung nie gezögert habe, das zu erfüllen, was er als ihre islamische Pflicht im Dschihad gegen die Vereinigten Staaten und Israel bezeichnete, und rief dazu auf, Iran auf verschiedene Weise zu unterstützen.

Die Meerenge von Bab el-Mandab – an der Mündung des Roten Meeres gelegen – dient als Transportweg für saudi-arabische Öllieferungen aus dem Hafen von Yanbu im Westen des Königreichs. Riad befördert täglich mehrere Millionen Barrel Rohöl aus seinen östlichen Feldern über eine Pipeline dorthin, um die Blockade der Straße von Hormus durch Iran zu umgehen. Obwohl diese Route das enorme Volumen, das durch Hormus fließt, nicht vollständig ersetzen kann, steigt ihre strategische Bedeutung dramatisch an, und damit auch das Risiko eines verschärften Kampfes um Einfluss auf die Kontrolle über die Route.

Hafendiplomatie

Das Rote Meer war bereits vor dem Ausbruch der Iran-Krise Schauplatz geopolitischer Rivalitäten gewesen. In den letzten zehn Jahren hatten die Rivalitäten zwischen den regionalen Mächten, insbesondere zwischen Saudi-Arabien und den Vereinigten Arabischen Emiraten, die Region in ein Wettbewerbsfeld verwandelt.

Obwohl Riad und Abu Dhabi ihre Politik am Horn von Afrika anfangs aufeinander abgestimmt hatten, haben sich ihre Ansätze nach und nach auseinanderentwickelt. Während Saudi-Arabien sein wirtschaftliches Engagement auf Länder wie Dschibuti konzentriert hat, haben die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) ihre Präsenz im Sudan, in Äthiopien und in Uganda durch Investitionen ausgebaut, die fast dreimal so hoch sind wie die Saudi-Arabiens.

Ein zentrales Instrument der Strategie der VAE war die Hafendiplomatie unter der Führung des in Dubai ansässigen Logistikriesen DP World.

In den letzten Jahren ist die Hafendiplomatie der VAE jedoch auf mehrere Hindernisse gestoßen. So befinden sich Dschibuti und DP World seit 2018 in einer Pattsituation wegen der Kündigung der Konzession für das Containerterminal Doraleh. Ein Londoner Schiedsgericht entschied kürzlich zugunsten Dschibutis und wies die Entschädigungsforderungen von DP World zurück.

Die Bedeutung des Roten Meeres wird zudem durch die hohe Konzentration militärischer Einrichtungen entlang seiner Küsten unterstrichen. Vier afrikanische Staaten, nämlich Ägypten, Eritrea, Dschibuti und der Sudan, grenzen an das Rote Meer, und ihre Häfen sind zu Dreh- und Angelpunkten für externe Militärpräsenz geworden. Allein Dschibuti beherbergt mehrere ausländische Marinestützpunkte, darunter

solche der USA, Frankreichs, Japans und Chinas. Peking errichtete 2017 seine erste Marinestation im Ausland in Dschibuti und unterstrich damit die strategische Rolle des Landes am Eingang zum Roten Meer.

Auch die Konnektivität und die regionale Sicherheit standen im Vordergrund, als Israel im Dezember 2025 beschloss, das de facto souveräne Land Somaliland anzuerkennen. Während die ethischen und rechtlichen Implikationen einer solchen Anerkennung weiterhin umstritten sind, scheinen Israels Beweggründe eng mit der maritimen Sicherheit verbunden zu sein. Israel ist zweifellos daran interessiert, die Durchfahrt der Schiffe zu sichern, die Güter über diesen Kanal zu und von seinen Häfen transportieren.

Berichte über mögliche israelische Pläne, eine militärische Einrichtung in der Nähe von Berbera, eine Hafenstadt im Norden Somalias bzw. im international nicht anerkannten Somaliland, zu errichten, verdeutlichen die strategische Bedeutung dieser Frage. Ein solcher Schritt würde die regionalen Spannungen wahrscheinlich verschärfen und möglicherweise eine weitere Front in der ohnehin schon komplexen Politik am Horn von Afrika eröffnen. Er könnte auch die Spaltung zwischen den Akteuren, die die Unabhängigkeit Somalilands unterstützen, und denen, die für die territoriale Einheit Somalias eintreten, vertiefen.

Unterdessen sorgt die Rolle nichtstaatlicher Akteure für zusätzliche Unsicherheit in der sich zuspitzenden Krise.

Die jemenitischen Huthis erhalten seit Jahrzehnten umfangreiche finanzielle, militärische und sonstige Unterstützung aus Teheran und bezeichneten die Ernennung von Modschtaba Chamenei zum Obersten Führer Irans als "einen neuen Sieg für die Islamische Revolution". Trotz jüngster militärischer Rückschläge verfügt die Gruppe über Drohnen, Minen, Artillerie und Schiffsabwehrraketen, mit denen sie den Schiffsverkehr durch die Meerenge von Bab el-Mandab stören kann.

Es bestehen zudem Bedenken hinsichtlich einer möglichen Zusammenarbeit zwischen den Huthis und der somalischen militanten Gruppe al-Shabaab. Seit 2024 arbeiten die beiden Organisationen Berichten zufolge in Bereichen wie Waffenschmuggel, technischer Ausbildung und logistischer Unterstützung zusammen. Zwar üben die Huthis keine direkte Befehlsgewalt über al-Shabaab aus, doch hat die somalische Gruppe bereits ihre Bereitschaft signalisiert, ihre Piratenaktivitäten im Golf von Aden im Austausch für die Unterstützung der Huthis auszuweiten. Eine solche Zusammenarbeit könnte die Risiken für die Handelsschifffahrt in der gesamten Region des Roten Meeres dramatisch erhöhen.

Bislang haben die Huthis seit Beginn der Iran-Krise von größeren neuen Angriffen Abstand genommen, obwohl sie gewarnt hatten, dass ihre "Finger am Abzug" seien. Die Wahrscheinlichkeit erneuter

Feindseligkeiten ist jedoch nach wie vor hoch. Selbst begrenzte Angriffe könnten die Versicherungsprämien und Transportkosten erheblich in die Höhe treiben und die globalen Lieferketten weiter destabilisieren.

Prekäre Sicherheitslage

In den kommenden Monaten erscheinen zwei allgemeine Szenarien plausibel. Im ersten Szenario löst eine Eskalation der Iran-Krise eine Kaskade regionaler Konfrontationen aus, an denen staatliche und nichtstaatliche Akteure im gesamten Golf und im Roten Meer beteiligt sind. Eine solche Entwicklung würde den Seeverkehr und die globalen Ölströme erheblich stören. Da die Straße von Hormus nicht normal funktionieren würde, würden der Golf von Aden und das Rote Meer zum einzigen gangbaren alternativen Korridor für Energieexporte werden, was enormen Druck auf ein ohnehin schon fragiles Sicherheitsumfeld ausüben würde.

Das zweite Szenario sieht eine vorübergehende Abkühlungsphase vor, in der regionale und globale Akteure trotz ihrer allgemeinen politischen Rivalitäten der Sicherung des Seehandels Vorrang einräumen. In diesem Fall könnte das Rote Meer zu einem Schauplatz pragmatischer Zusammenarbeit werden, die darauf abzielt, den freien Schiffsverkehr durch die Meerenge von Bab el-Mandab und in Richtung Suezkanal zu gewährleisten.

Unabhängig davon, welche Entwicklung sich abzeichnet, ist unwahrscheinlich, dass sich die Lage am Roten Meer beruhigt. Stattdessen könnte sich die Region aufgrund der jeweiligen Interessen in zwei oder mehr gegnerische Lager spalten. Die Iran-Krise hat ein unbeabsichtigtes geopolitisches Ergebnis hervorgebracht, indem sie das maritime Gravitationszentrum nach Westen verlagert hat. Durch die Destabilisierung der Straße von Hormus und die Bedrohung der Schifffahrtswege im Golf hat der Konflikt das Rote Meer von einem zweitrangigen Schauplatz zu einer entscheidenden Achse des globalen Handels und des strategischen Wettbewerbs erhoben.

Die eigentliche Frage ist daher nicht, ob die Iran-Krise die Region am Roten Meer neu gestalten wird – denn die Auswirkungen sind bereits sichtbar –, sondern wie intensiv und wie langwierig dieser Wandel letztendlich sein wird.

Übersetzt aus dem Englischen.