

Kriegstheater im Persischen Golf

Völkerrechtliche und militärische Aspekte einer ideologischen
Konfrontation zwischen Iran und den USA

Walter Posch / Sascha Albrecht

Als im Januar 2012 hohe iranische Offiziere drohten, im Falle eines Angriffs auf die Islamische Republik die »Straße von Hormuz« zu blockieren, reagierte der amerikanische Präsident energisch. In einer an den Revolutionsführer persönlich gerichteten Mitteilung warnte Barack Obama Teheran, dass mit der Sperrung dieses Seewegs eine »rote Linie« für die USA überschritten werde. Um die Bedeutung dieser Warnung zu unterstreichen, wurde dem Revolutionsführer Obamas Nachricht gleich über mehrere Kanäle zugestellt. Die iranische Reaktion war verhalten: Man prüfe die Botschaft, aber im Allgemeinen habe Obama nichts Neues zum iranisch-amerikanischen Verhältnis gesagt. Das entspricht insoweit den Tatsachen, als dieses Verhältnis seit 1979 von gegenseitigem Misstrauen geprägt ist. Die daraus immer wieder resultierenden akuten Spannungen verschärfen sich regelmäßig, weil es an funktionierenden Kommunikationskanälen zwischen den USA und Iran fehlt.

Die Straße von Hormuz hat beträchtliche Bedeutung für die Weltwirtschaft: Mehr als 14 Öltanker passieren täglich die Meerenge mit insgesamt 17 Millionen Barrel Rohöl (2 700 000 Kubikmeter), was rund 35 Prozent des auf dem Seeweg bzw. 20 Prozent des weltweit transportierten Rohöls entspricht. Die Straße von Hormuz ist eine der am meisten befahrenen Meerengen der Welt. Bei Flüssiggastransporten (Liquefied Natural Gas, LNG) kann sie künftig sogar noch an Bedeutung gewinnen, da Iran über die zweitgrößten Gasreserven der Welt verfügt. Allerdings besitzt das Land keine eigenen LNG-Anlagen.

Die Route über die Straße von Hormuz ist ohne Alternative. Zwar wird oft von Projekten für Pipelines gesprochen, die Öl von den Produktionsstätten entlang der südlichen Golfküste an das Meer von Oman oder quer durch Saudi-Arabien ans Rote Meer leiten sollen. Doch einzig die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) waren bisher in der Lage, entsprechende Maßnahmen auch zu realisieren: Sie bauen derzeit die Abu-Dhabi-Fujairah-Pipeline, die das Ölfeld von Habshan mit einem Terminal und einer Raffinerie in Fujairah am Arabischen Meer verbindet.

Eine Blockade der Straße von Hormuz würde eine internationale Krise auslösen

und die Ölpreise hochtreiben – nach manchen Schätzungen gar bis über die Marke von 200 US-Dollar. Aber schon allein die Drohung, die Straße sperren zu wollen oder Schiffen, die unter einer bestimmten Flagge fahren, die Durchfahrt zu verweigern, würde Preissteigerungen verursachen, weil in der Folge die Kosten für Versicherung und Transport anziehen.

Völkerrechtliche Aspekte

In der Straße von Hormuz stoßen die Hoheitsgewässer des Iran und des Oman direkt aneinander. Eine Hohe See, also ein Seegebiet außerhalb nationalstaatlicher Souveränität, gibt es dort nicht. Allerdings verbindet die Meerenge von Hormuz die Ausschließliche Wirtschaftszone der Anrainer des Persischen Golfs mit der Hohen See des Golfs von Oman. Der internationale Schiffsverkehr verläuft über sogenannte Verkehrstrennungsgebiete (*shipping lanes*).

Verkehrstrennungsgebiete und die Tonb-Inseln

Küstenstaaten dürfen zur sicheren Verkehrslenkung Verkehrstrennungsgebiete vorschreiben, deren Regeln der Schiffsverkehr Folge leisten muss. Das Verkehrstrennungsgebiet »Straße von Hormuz« liegt im Hoheitsgebiet des Omans, nördlich der Halbinsel Musandam. Im weiteren Verlauf des Hauptwegs in Richtung Nordwesten

nutzen die meisten Schiffe das in iranischen Hoheitsgewässern liegende Verkehrstrennungsgebiet »Tonb-Forur«, das nördlich und südlich um die Forur- und die große Tonb-Insel verläuft.

Die Zugehörigkeit der Großen und Kleinen Tonb-Insel sowie der Insel Abu Musa zum Iran ist strittig. Die beiden Tonb-Inseln sowie ein Teil der Insel Abu Musa wurden nach dem Abzug der Briten 1971 vom Iran handstreichartig besetzt. (Die Tonb-Inseln gehörten zum Emirat Ra's al-Chaimah, Abu Musa zum Emirat Schardschah, beide sind Bundesstaaten der Vereinigten Arabischen Emirate.) 1992 dehnte Iran seine Kontrolle auf ganz Abu Musa aus, wodurch sich die Beziehungen zu den Emiraten weiter verschlechterten. Die USA sind zwar besorgt darüber, dass Iran Kontrolle über die Inseln ausübt. Sie haben selbst aber keine Position zur Frage der rechtlichen Zugehörigkeit der Inseln bezogen.

Transitdurchfahrt

Nach den Kriterien des Internationalen Seerechtsübereinkommens (SRÜ) von 1982 gilt die Straße von Hormuz als »Internationale Meerenge«. Damit darf dort das Recht auf »Transitdurchfahrt« für alle Schiffe und Luftfahrzeuge nicht behindert oder ausgesetzt werden. Kriegsschiffe und militärische Luftfahrzeuge sind ausdrücklich ausgeschlossen. Der Begriff der »Transitdurchfahrt« erlaubt den für den Fahrzeugtyp üblichen Funktionsmodus: U-Booten einen getauchten Transit und Kriegsschiffen Formationsfahrten und Hubschrauberbetrieb. Auf den Persischen Golf und die Straße von Hormuz angewendet bedeutet dies, dass U-Boote, die aus Gewässern des Golfs von Oman kommen, getaucht die Straße von Hormuz passieren können, um außerhalb der Küstengewässer der Anrainer des Persischen Golfs zu operieren.

In seiner Erklärung zum Seerechtsübereinkommen hat Iran festgehalten, dass er das Recht auf Transitdurchfahrt nur bei Vertragsstaaten des SRÜ – die USA sind kein Vertragsstaat – akzeptiere, wenn deren



— + + — Grenze der Küstengewässer

Kriegsschiffe zuvor bei iranischen Stellen eine Genehmigung einholen und U-Boote aufgetaucht und mit gesetzter Flagge fahren. Diese Position ist völkerrechtlich indes nicht anerkannt. Divergenzen bei der Rechtsauffassung zur Frage der Transitdurchfahrt sind eine der Ursachen für die häufigen iranisch-amerikanischen Konfrontationen im Persischen Golf.

Küstenstaaten wie Iran dürfen zwar Verkehrstrennungsgebiete einrichten und deren Respektierung überwachen. Aber eine Blockade oder Sperrung des für den internationalen Seeverkehr wichtigen Verkehrstrennungsgebiets Hormuz ist völkerrechtlich unzulässig und würde als feindseliger Akt gegen Oman gewertet, da dieses Gebiet in dessen Hoheitsgewässern liegt. Zweifelsohne würde der Versuch, die Straße von Hormuz zu sperren, Gegenmaßnahmen der internationalen Gemeinschaft unter Führung der USA zur Folge haben.

US-Präsenz in der Golfregion

Die energiepolitische und strategische Bedeutung der Golfregion erklärt das Interesse der USA, die sich seit dem Zweiten Weltkrieg in der Region engagieren. Sie unterhalten zu allen arabischen Staaten der Golfregion enge politische und militärische Beziehungen und haben mit den meisten von ihnen bilaterale Abkommen geschlossen. Besonders eng ist das militärpolitische Verhältnis zu Kuwait und Bahrain: Beide genießen den sogenannten »major non-NATO ally«-Status. Bahrain beheimatet das Kommando der 5. Flotte, und Kuwait ist als Stützpunkt für amerikanische Eingreifkräfte im Gespräch. Das Zentrum der am Golf präsenten amerikanischen Streitkräfte ist aber Katar, wo sich das regionale US-Hauptquartier (USCC) und das Luftwaffenkommando (USAFCC) befinden.

Darüber hinaus bestehen enge militärische und sicherheitspolitische Kooperationsbeziehungen zwischen den USA und den Staaten des Golfkooperationsrats, die in erster Linie gegen den Iran gerichtet sind. Herzstück dieser Kooperation ist die

gemeinsame Raketenabwehr, die letzten Endes auf bilateralen und nicht auf multilateralen Verträgen beruht.

Die »Carter-Doktrin«

Die amerikanische Präsenz im Persischen Golf wurde nach der iranischen Revolution 1979 verstärkt und mit der »Carter-Doktrin« begründet. Danach dient sie vor allem zwei politischen Zielen: erstens den »Ölfluss« durch die Straße von Hormuz sicherzustellen und zweitens die Etablierung jeder anderen Großmacht in dieser Region zu verhindern, die den USA feindlich gesinnt ist. Jeden Angriff auf diesen ökonomischen Lebensnerv der Weltwirtschaft betrachten die USA als Angriff auf ihre vitalen Interessen.

Wie ernst es den USA mit der freien und sicheren Durchfahrt durch die Straße von Hormuz ist, bewiesen sie schon während des Iran-Irak-Krieges (1980–1988). Als die Iraner Anstalten machten, Tankschiffe von Nationen, die den Irak unterstützten, an der freien Durchfahrt zu hindern, führten die Amerikaner die Operationen »Earnest Will« und »Praying Mantis« durch. Im anschließenden Seegefecht wurden zahlreiche Schnellboote vernichtet, eine iranische Fregatte versenkt und eine weitere kampfunfähig geschossen. Im Zusammenhang mit diesen Kampfhandlungen kam es 1988 zum irrtümlichen Abschuss eines iranischen Passagierflugzeugs durch die »USS Vincennes«. In Teheran hat man also schon Erfahrung damit, was es heißt, von den USA markierte »rote Linien« zu überschreiten. Seither ist es auch zu keinem militärisch relevanten iranisch-amerikanischen Zwischenfall in der Straße von Hormuz mehr gekommen. Ungeachtet dessen bleiben die Spannungen zwischen den beiden Staaten bestehen.

US-iranischer Gegensatz

Der amerikanisch-iranische Gegensatz ist vor allem ideologisch begründet und erst in zweiter Linie strategischer Natur. Beide Staaten verfolgen im Prinzip dasselbe stra-

tegisches Ziel: dass die Öl- und Gaslieferungen der Erzeugerländer ungehindert über Musandam-Hormuz die Abnehmer erreichen. Eine Blockade der Straße von Hormuz ist insofern auch nicht im Sinne Irans. Denn das Land lebt selbst vom Ölexport und würde sich damit nur selber schaden. Dieses gemeinsame Interesse sollte eigentlich zu politischem Pragmatismus und verantwortungsvoller Kooperation führen. Dies verhindern allerdings ideologische Scheuklappen vor allem in Teheran, aber nicht nur dort.

Für die Entscheidungsträger der Islamischen Republik Iran kommen in der Politik gegenüber der Golfregion zwei sich einander verstärkende ideologische Momente zum Tragen: iranischer Nationalismus und politischer Islam. Der iranische Nationalismus richtet sich in erster Linie gegen die arabischen Nachbarstaaten: Iran sieht sich als die dominierende Kraft am »Persischen Golf« und leitet daraus seinen Anspruch als Regionalmacht ab. Diese Haltung wird vor allem von den Pragmatikern in Teheran vertreten, für die das iranische Engagement im Libanon von geringerer Bedeutung ist. Der bei den Iranern anti-imperialistisch ausgerichtete politische Islam wendet sich vor allem gegen die USA, weniger gegen die arabischen Golfstaaten. Erklärtes Ziel Teherans ist der Abzug der Amerikaner, vor allem der 5. Flotte, aus der Region. Im Anschluss daran sollte eine Sicherheitsarchitektur entstehen, in die Teheran eingebunden ist und die im Idealfall, aber nicht zwangsläufig von Iran dominiert wird. Natürlich ist man sich in Teheran darüber im Klaren, dass in absehbarer Zeit mit einem Abzug der USA nicht zu rechnen und Iran nicht in der Lage ist, die USA aus der Region zu drängen. Andererseits verfängt im Falle Irans auch die amerikanische Logik nicht, wonach die Anwesenheit amerikanischer Flugzeugträger ausreichen würde, um die Politik gegnerischer Staaten zu beeinflussen. Im Gegenteil: Teheran agiert so, als ob es von der militärischen Drohkulisse in Gestalt der 5. Flotte gänzlich unbeeindruckt wäre, und bleibt seiner anti-imperia-

listischen und nationalistischen Außenpolitik treu. In der Straße von Hormuz treffen die beiden Weltanschauungen der Kontrahenten auf engstem Raum aufeinander: Wo die Iraner auf ihre nationale Souveränität pochen, sehen die USA ein »A2-AD«-Problem: einen Raum, der sich ihrem Einfluss entzieht (*anti-access* und *area-denial*).

Getreu seinem Selbstbild als Regionalmacht betont Iran die eigene Fähigkeit, in Kooperation mit Oman und auf der Grundlage des Völkerrechts für die Sicherheit der Straße von Hormuz sorgen zu können. Dazu gehört auch das Selbstverständnis, als »Türhüter« der Meerenge zu fungieren.

Militärische Fähigkeiten Irans

Ausrüstung und Einsatzgrundsätze der iranischen Marine lassen keine besonderen Fähigkeiten zur maritimen Machtprojektion erwarten, auch nicht im Vergleich zu maritimen Mittelmächten wie Großbritannien, Frankreich oder Italien.

Die Islamische Republik unterteilt ihre Seestreitkräfte in die iranische Kriegsmarine und die Flotte der Revolutionsgarden (*Sepah-e Pasdaran-e Enghelab-e Eslami, Sepah*). Das primäre Operationsgebiet der Marine liegt jenseits der Straße von Hormuz im Arabischen Meer, während die Revolutionsgarden in den Gewässern der Straße von Hormuz entlang der gesamten Golfküste bis zur irakischen Grenze operieren. Dabei kommen der Flotte der Revolutionsgarden typische »Gendarmerie-Aufgaben« zu, also Küstenwache im engeren Sinne und seepolizeiliche Dienste. Ihrer Tradition asymmetrischer Kriegführung folgend stützen sich die Revolutionsgarden auf Schnellboote, Raketenschnell- und Tauchboote verschiedener Provenienz, während die Marine klassische Überwasserschiffe nutzt, wie Fregatten, Korvetten, Landungsfahrzeuge sowie Minenleger und -sucher.

Darüber hinaus besitzt die Marine eine kleine, aber fähige U-Boot-Flotte. Sie besteht aus 3 U-Booten der russischen *Kilo*-Klasse und 20 sogenannten »Mini«-U-Booten, vorwiegend der *Ghadr*-Klasse, die neben Tor-

pedoangriffen auch Minenlegeoperationen durchführen oder Kampfschwimmer transportieren können. Jedes der 3 Kilo-U-Boote kann bis zu 24 Minen verlegen, die U-Boote der *Ghadr*-Klasse vermutlich je 8. Die Revolutionsgarden befehligen die landgestützten beweglichen Raketenbatterien, die sowohl über Anti-Schiffs- als auch über Mittelstreckenraketen verfügen. Mit ihnen lässt sich nicht nur jedes Schiff angreifen, das die Straße von Hormuz durchquert. In Reichweite dieser Raketen liegen auch die Ballungszentren der südlichen Golfküste und die amerikanischen Stützpunkte.

Verminderung

Iran wäre durchaus in der Lage, die Straße von Hormuz etwa durch Verminderung zu blockieren. Sollte sich Teheran zu diesem Schritt entschließen, was eher unwahrscheinlich ist, hätte es den Vorteil auf seiner Seite: Völkerrechtliche, geographische und hydrographische Bedingungen begünstigen jede Art von militärischen Operationen der Iraner. Die U-Boote und Überwasserschiffe, die im nördlich der Straße von Hormuz gelegenen Stützpunkt Bandar Abbas stationiert sind, können sich im Schutz der eigenen Hoheitsgewässer bis an die Straße von Hormuz und entlang der gesamten Küstenlinie frei bewegen. Maßnahmen anderer Kriegsschiffe, die eine enge Deckung oder Überwachung ermöglichen würden, sind dort aufgrund der geltenden Pflicht zur ausschließlich friedlichen Durchfahrt völkerrechtlich unzulässig.

Würde Iran handstreichartig die Straße von Hormuz vermindern, müsste es das verminderte Gebiet überwachen und jeden Versuch der amerikanischen Flotte unterbinden, die Minen wieder zu räumen. Dabei könnte Teheran mit Raketenwerfern bestückte Schnellboote und leichte Küstenwachschiffe einsetzen, um beispielsweise Minenräumer zum Abdrehen zu zwingen. Die Operation müsste durch landgestützte Raketenbatterien gesichert und unterstützt werden: und zwar durch Anti-Schiffs- wie auch durch Mittelstreckenraketen.

Alternativ oder zur Flankierung einer Blockade der Straße von Hormuz könnte Iran das Durchfahrtsrecht in seinen außerhalb der Meerengen liegenden Küstengewässern vorübergehend aussetzen, zum Beispiel in den Verkehrstrennungsgebieten Tonb-Forur. Diese Maßnahme darf aber nur zum »unerlässlichen Schutz der eigenen Sicherheit« ergriffen werden, fremde Schiffe sind dabei weder rechtlich noch tatsächlich zu diskriminieren. Da der Korridor Tonb-Forur nach Teheraner Lesart in iranischen Hoheitsgewässern liegt, kann sich die iranische Marine hier freier als bei Hormuz bewegen. Völkerrechtlich ist eine Verminderung eigener Gewässer aber nur zulässig, wenn hierdurch Unbeteiligte nicht gefährdet werden, eine gesicherte Transitpassage gewährleistet bleibt bzw. Alternativrouten offen gehalten werden. Eine rechtzeitige Warnung der Schifffahrt wäre erforderlich. Zudem stellt das Völkerrecht höchste Ansprüche an die Nutzung von Minen: Deren Position muss genau erfasst werden, um nach dem Ende des Konflikts eine sichere Räumung zu ermöglichen.

Iran könnte im Zuge einer Eskalation somit ein Minenfeld in den eigenen Gewässern anlegen, um unerwünschte militärische Operationen zumindest erheblich zu erschweren oder hinter diesem »Schutzwahl« freier zu operieren. Eine psychologische Wirkung auf die internationale Schifffahrt hätte eine solche Minenoperation gewiss.

Iranische Verteidigungsstrategie

Teheran ist sich sehr wohl darüber im Klaren, dass eine Blockade der Straße von Hormuz eine schwere Provokation darstellte. Folge wäre ein Konflikt mit den USA, den Teheran militärisch nicht gewinnen könnte. Das heißt aber nicht, dass Teheran einer militärischen Konfrontation um jeden Preis aus dem Weg gehen würde. Sollten die Unverletzlichkeit der Hoheitsgewässer, die Grenzen Irans oder das Überleben des Regimes auf dem Spiel stehen, werden die Iraner sich zur Wehr setzen.

Die gesamte iranische Strategie in der Golfregion ist denn auch auf Verteidigung angelegt. Die von Admiral Ashkbus Danekar in den 1980er Jahren formulierte iranische Marinetaktik sieht vor, der amerikanischen Übermacht mit unkonventioneller Kriegsführung zu trotzen.

Dabei würde eine »Guerilla-Taktik zur See« angewandt, die auf zwei Säulen beruht: einerseits der optimalen Ausnutzung der geographischen (Küstenlinie, Inseln) und hydrographischen (Tauchtiefe) Gegebenheiten und andererseits der ideologischen Verortung des Kampfes sowohl im national-iranischen als auch im international-islamistischen Kontext.

Sollten sich die USA entschließen, in iranische Hoheitsgewässer einzulaufen, müssten sie sich auf die dortigen Gegebenheiten einstellen: So begünstigt die stark gegliederte Küste mit ihren zahlreichen Buchten Operationen der iranischen Schnellboote. Die Untiefen der Meerenge wiederum begrenzen die maritimen Bewegungsmöglichkeiten der 5. Flotte, vor allem die ihrer Flugzeugträger und großen Kriegsschiffe. Die Iraner gehen insofern auch nicht davon aus, mit der geballten Macht der 5. Flotte konfrontiert zu werden, sondern lediglich mit einzelnen Schiffen. Die Antwort bestünde in einer Schwarmattacke von Raketenschnellbooten, unter deren Schutz Tauchboote nahe genug herankommen, um entweder Torpedos abzufeuern oder sich selbst in die Luft zu sprengen. Die Marine mit ihren U-Booten und die landgestützten Raketenbatterien würden den Angriff unterstützen. Im Zuge des Gefechts würde Iran versuchen, die Straße von Hormuz zu sperren, um so den Amerikanern den Zugang zur Hohen See zu verwehren.

Die Gefechtsbereitschaft und die militärischen Fähigkeiten der Iraner werden unterschiedlich eingeschätzt. So weisen internationale Militärexperten auf die relativ veralteten Waffensysteme der Iraner und auf deren Schwierigkeiten hin, verschiedene Marineeinheiten zu koordinieren. Die am Festland befindlichen Führungs- und Kommunikationszentren der

iranischen Marine dürften mit Beginn etwaiger Feindseligkeiten von den USA ausgeschaltet werden. Darüber hinaus ist anzunehmen, dass den Amerikanern die wichtigsten Minendepots bereits bekannt sind und die Verlegung von Minen von der US-Aufklärung rechtzeitig bemerkt und in der Folge verhindert wird.

Andere Experten halten dem jedoch entgegen, dass die Iraner ihre Waffensysteme wirksam einsetzen können, das potentielle Einsatzgebiet durch viele Übungen sehr gut kennen und den Kommandanten und Kommandeuren größere Selbständigkeit in der Kampfführung eingeräumt haben. Schließlich wurde ein amerikanisches Planspiel bekannt, in dem es den Iranern gelungen sein soll, einen Angriff abzuwehren.

Dennoch: an einen iranischen Sieg über die 5. US-Flotte will in Expertenkreisen niemand so recht glauben. Das ist auch nicht das Ziel der iranischen Verteidigungsdoktrin. Vielmehr gilt es, die politisch-moralischen Kosten einer Aggression in einem Maße zu verteuern, dass die USA von ihr Abstand nehmen. Die Wiederholung einer begrenzten Militärintervention wie »Praying Mantis«, bei der es nur wenige Verluste auf amerikanischer Seite gab, soll auf diese Weise verhindert werden.

Teheran hat demnach nicht die Absicht, die US-Flotte im Golf anzugreifen. Das schließt ein »Pearl Harbor«-Szenario von vornherein aus, also einen Angriff auf die in Bahrain ankernde amerikanische Flotte in Friedenszeiten. Stattdessen setzt Iran auf einen Achtungserfolg einer Verteidigungsoperation, der seinen Führungsanspruch in der islamischen Welt sowie seinen Regionalmachtanspruch im Persischen Golf untermauern soll. Ein einziges kampfunfähig geschossenes oder gar versenktes amerikanisches Kriegsschiff würde einen großen Prestigeverlust für die USA bedeuten, dem Anti-Amerikanismus in der Region Auftrieb geben und für Nervosität bei den arabischen Verbündeten der USA und in Israel sorgen.

Selbst aus einer Niederlage könnten die Iraner ideologisches Kapital schlagen: Revo-

lutionsgardisten, die bei der Verteidigung ihrer Heimat in Schnellbooten von den hochgerüsteten Amerikanern getötet werden, liefern genau jene Bilder, mit denen sich eine militärische Niederlage in einen ideologisch-politischen Erfolg ummünzen lässt. Damit könnte Teheran sowohl bei der eigenen Bevölkerung als auch in der Region punkten – und zwar nicht nur bei den Schiiten. Im günstigsten Fall gelänge es dem iranischen Regime, in den letzten Jahren bei der einfachen sunnitischen Bevölkerung eingebüßtes Prestige in der Region zurückzugewinnen.

Voraussetzung dafür ist jedoch, dass Teheran das Völkerrecht auf seiner Seite hat und die USA zweifelsfrei als Aggressor gelten. Vor diesem Hintergrund sind die regelmäßig wiederkehrenden Warnungen in der iranischen Presse vor einem von den USA provozierten Vorfall zu sehen, der diesen als Angriffsgrund dienen könnte.

Die logische Schlussfolgerung daraus wäre, sich ruhig zu verhalten und wenigstens auf professioneller militärischer Ebene normale Beziehungen zu den USA zu unterhalten. Das widerspricht aber dem Selbstverständnis des revolutionären Iran: Den USA muss die Existenz der Islamischen Republik und ihre anti-imperialistische Identität regelmäßig vor Augen geführt werden – vor allem an einem so symbolträchtigen Ort wie Hormuz, und dies am besten durch kalkulierte Provokation.

Kalkulierbare Provokation – unkalkulierbare Eskalation

Im Laufe von drei Jahrzehnten amerikanischer Präsenz im Persischen Golf hat sich eine gewisse Routine zwischen der iranischen Marine und der 5. US-Flotte eingestellt: Immer wenn es zur Wachablösung kommt und die USA die Schiffe der 5. Flotte auswechseln, verlangen die Iraner von den durchfahrenden Kriegsschiffen, sich zu identifizieren. Dieses Ansinnen wird von den USA regelmäßig unter Berufung auf die gewohnheitsrechtliche Gültigkeit des Regimes der Transitdurchfahrt abgelehnt,

wie es das – weder von den USA noch von Iran ratifizierte – Internationale Seerechtsübereinkommen vorsieht. Als Reaktion senden die Iraner zur Identifizierung der amerikanischen Kriegsschiffe Schnell- und Patrouillenboote aus. Die Besatzung eines der Boote nimmt Funkkontakt mit den Amerikanern auf, die der anderen Fahrzeuge kreuzen nahe an die Schiffe heran und notieren deren Kennungen. Obwohl Boote und Besatzung in der Regel unbewaffnet sind, ist diese Operation alles andere als harmlos. Denn die Iraner ignorieren bewusst den üblichen Sicherheitsabstand und stellen die Geduld der amerikanischen Besatzung auf die Probe.

Diese Vorgangsweise kann als Schulbeispiel dafür dienen, wie sich mit wenig eigenen militärischen Mitteln ein maximaler politischer Gewinn erzielen lässt: Schließlich werden die USA zum Reagieren gezwungen. Indem die Revolutionsgarden der 5. Flotte die iranische Souveränität in Erinnerung gerufen haben, ist aus iranischer Sicht der Zweck erfüllt. Und das um einen sagenhaft günstigen Preis – im Jahr 2008 standen fünf iranische Schnellboote drei modernen, hochgerüsteten amerikanischen Kriegsschiffen gegenüber.

Die USA können die iranischen Schnellboote aus zwei Gründen nicht ignorieren: erstens weil die Präsenz der 5. Flotte ein politischer Akt ist; seit der Etablierung mehrerer amerikanischer Luftwaffenstützpunkte in der Region hat die Flotte an militärischer Bedeutung verloren. Zweitens aufgrund der leidvollen Erfahrung, die die USA im Jahr 2000 gemacht haben. Damals kamen 17 Marinesoldaten ums Leben und wurden 39 schwer verletzt, als al-Qaida-affilierte Selbstmordattentäter in Schnellbooten die im Hafen von Aden liegende »USS Cole« angriffen. Daher ist es nur naheliegend, dass die amerikanischen Kommandanten die Manöver der iranischen Schiffe als »Übung« für eventuelle Selbstmordkommandos auffassen.

Für die Iraner dagegen steht die militärische Aufklärungstätigkeit im Vordergrund. Sie dürften auch durch andere Quel-

len (Beobachtungsposten auf Ölplattformen Zuträger in Häfen usw.) genau über Anzahl, Art, Identität und Dislozierung der amerikanischen Schiffe informiert sein. Ein amerikanischer Überraschungsangriff ist insofern unwahrscheinlich.

Dass es bis jetzt zu keinen ernststen Zwischenfällen gekommen ist, ist in erster Linie der Professionalität der amerikanischen Schiffsbesatzungen zu verdanken: Eine Fehlinterpretation des riskanten Vorgehens der Iraner könnte unabsehbare Folgen haben und zu einer bewaffneten Auseinandersetzung führen.

So ist verständlich, wenn die offiziellen amerikanischen Stellen verärgert auf die regelmäßigen Provokationen der Iraner reagieren, so zuletzt im Januar 2012. Daher wird Teheran immer wieder in Erinnerung gerufen, dass die USA bereit und fähig sind, die Durchfahrt notfalls auch mit Waffengewalt zu erzwingen. Die iranische Seite reagiert auf amerikanische Proteste in der Regel mit dem Hinweis, dass die gesamte Golfregion in Reichweite ihrer Raketen liegt. Gleichzeitig wartet sie auf den Anstieg des Ölpreises und nimmt dies als Versicherung, dass die USA nichts weiter unternehmen werden.

Die Führung der Pasdaran-Marine vergisst dabei jedoch, dass sich die politischen Rahmenbedingungen rasch ändern können. Dies war bereits im Jahr 2008 und im Januar 2012 der Fall. Beide Male wurde das iranische Verhalten, das unter ruhigeren politischen Umständen kaum Beachtung gefunden hätte, von den internationalen Medien aufgegriffen, was maßgeblich zur Verschärfung der politischen Spannungen beitrug. So wurde Iran sowohl in wie auch außerhalb der Region als verantwortungsloser Akteur wahrgenommen.

Erschwerend kommt hinzu, dass es keine zuverlässigen Kommunikationskanäle zwischen der amerikanischen und der iranischen Marine gibt. Im Falle einer dramatischen Verschlechterung der Lage, bei Unklarheiten oder auch nur bei Unfällen auf See muss die Kontaktaufnahme improvisiert werden. Zwar bestehen Brücke-zu-

Brücke-Kontakte zur regulären iranischen Marine, die wie erwähnt vor der Straße von Hormuz operiert, aber es gibt keinerlei Kontakte zur Marine der Revolutionsgarde.

Aus diesem Grund wurde von amerikanischer Seite immer wieder die Einrichtung eines »Roten Telefons« vorgeschlagen, ähnlich wie es während des Kalten Krieges zwischen den USA und der Sowjetunion existierte. Damals wurde allen ideologischen Gegensätzen zum Trotz sogar ein »Abkommen zur Vermeidung von Zwischenfällen auf See« geschlossen. Im Januar 2012 bot die US Navy mit der Befreiung iranischer Geiseln aus den Händen somalischer Piraten sogar noch eine humanitäre und politische Geste. Zumindest bei der Bekämpfung der Piraterie am Golf von Aden herrscht Interessenkonvergenz zwischen der Islamischen Republik Iran und dem Westen.

Wie zu erwarten, reagierte die iranische Seite nicht auf den amerikanischen Vorschlag. Die Ursache dafür ist ideologischer Natur: Mit der Einrichtung einer direkten Telefonverbindung würde Iran die Anwesenheit der 5. Flotte im Persischen Golf ipso facto billigen. Davon abgesehen ist die Bereitschaft der Revolutionsgarden gering, Kontakt zu amerikanischen Stellen zu halten. Schließlich wurden sie als Organisation von den USA auf die Terrorliste gesetzt. Mangels einer Rückversicherung, wie sie eben nur durch eine direkte Verbindung gewährleistet werden kann – idealerweise im Rahmen eines Abkommens –, bleibt das Risiko bestehen, dass bei der nächsten Wachablösung am Persischen Golf die bislang kalkulierbaren Provokationen in eine unkontrollierbare Eskalation übergehen.

© Stiftung Wissenschaft und Politik, 2012
Alle Rechte vorbehalten

Das Aktuell gibt ausschließlich die persönliche Auffassung der Autoren wieder

SWP
Stiftung Wissenschaft und Politik
Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit

Ludwigkirchplatz 3–4
10719 Berlin
Telefon +49 30 880 07-0
Fax +49 30 880 07-100
www.swp-berlin.org
swp@swp-berlin.org

ISSN 1611-6364