

## So belastet der Iran-Krieg Schifffahrt und Luftfracht

Der Krieg im Nahen Osten wirkt sich auf zentrale Seefahrtgebiete aus. Reedereien erheben Zuschläge und leiten Schiffe um. Viele Häfen und Flughäfen sind im Betrieb stark eingeschränkt. Die Luftfrachtkapazitäten sind teilweise stark eingebrochen. Eine Zusammenfassung der Lage.



Der Hafen Jebel Ali in Dubai war Ziel eines iranischen Raketenangriffs. Durch die Abfangmaßnahmen der Flugabwehr lösten Trümmerteile an einem Terminal einen Brand aus. (Foto: picture alliance/ Reuters)

03. März 2026 | von Michael Hollmann, Oliver Link und Robert Kümmerlen

Ist ein Ende des Kriegs im Nahen Osten absehbar? Am Dienstag meldete das für die Region zuständige US-Kommando, die iranische Führung habe keine Schiffe mehr im Golf von Oman. Vor zwei Tagen seien es noch elf Schiffe gewesen. Der Iran hatte gedroht, alle Schiffe, die die Straße von Hormus passieren wollen, anzugreifen. Die USA haben auch deshalb die Zerstörung der iranischen Marine als eines ihrer Kriegsziele genannt.

Doch noch eskaliert die Lage und es kommt zu massiven Störungen in der Seeschifffahrt. Maersk und Hapag-Lloyd haben alle Schiffspassagen durch die Straße von Hormus bis auf weiteres ausgesetzt. „Bei Diensten, die Häfen im Arabischen Golf anlaufen, kann es zu Verzögerungen, Umleitungen oder Fahrplanänderungen kommen“, teilt Maersk mit. CMA CGM wies alle Schiffe im Golf oder mit dem Ziel dorthin an, Schutz zu suchen.

Zudem werde die Durchfahrt durch den Suezkanal bis auf weiteres ausgesetzt, und die Schiffe würden über das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet.

Mit der Eskalation im Nahen Osten schwindet die Hoffnung auf Entspannung der Kapazitätssituation in der Containerschifffahrt. Je nach Verlauf des Konflikts könnten die seit Sommer deutlich gefallen Frachtraten nun wieder stark anziehen. Für die bereits in Transit befindliche Ware für Empfangshäfen in der Golfregion sind massive Sicherheitszuschläge auf die Frachten angekündigt worden. Bis zu 4.000 US-Dollar pro Container fordern die Carrier zusätzlich. Das dürfte die ursprünglich vereinbarten Frachtraten in den meisten Fällen noch deutlich übertreffen und zu erheblichen Diskussionen zwischen Spediteuren und ihren Kunden führen.

Darüber hinaus hat Hapag-Lloyd angekündigt, Seefrachtraten von Nordeuropa nach Indien und in den Nahen Osten zu erhöhen. Diese Erhöhung gelte für Fahrten, die ab 1. April 2026 beginnen. Auch CMA CGM beabsichtigt, einen Notfall-Konfliktzuschlag für Fracht von und nach Irak, Bahrain, Kuwait, Jemen, Katar, Oman, den VAE, Saudi-Arabien, Jordanien, Dschibuti, Sudan und Eritrea sowie für den Rotmeerhafen Ain Sokhna zu erheben.

MSC teilte am Sonntag mit, dass sie alle Frachtbuchungen in den Nahen Osten bis auf weiteres aussetzt. Sie habe alle Schiffe in der Golfregion sowie jene, die sich auf dem Weg dorthin befinden, angewiesen, zu sicheren Gebieten zu fahren. Die Kunden würden informiert, sobald weitere Details zu möglichen alternativen Häfen, in denen die Fracht entladen werden kann, bekannt werden.

Die Auswirkungen beschränken sich nicht auf die unmittelbare Umgebung.

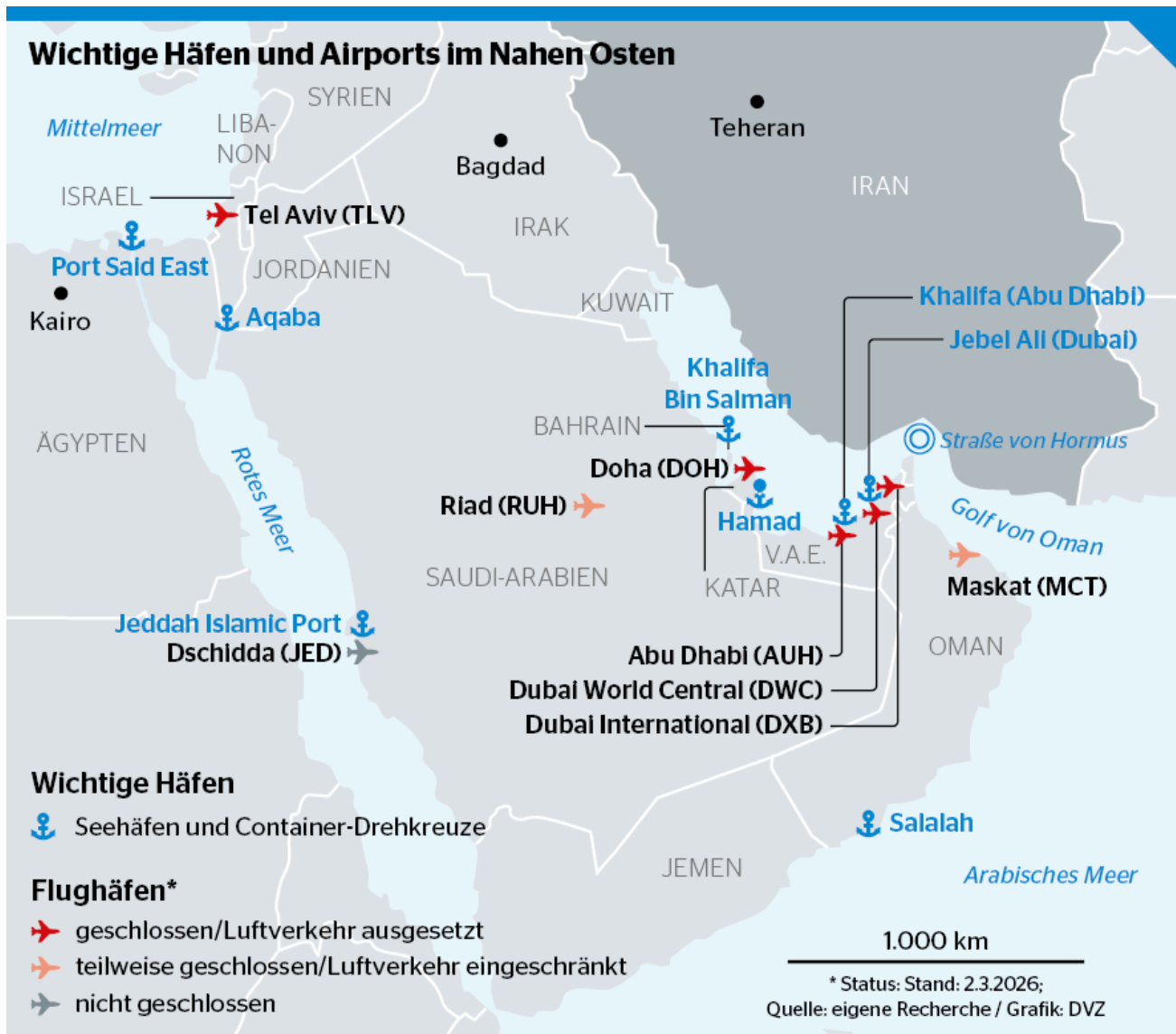
*- Joe Kramek, Präsident und CEO des World Shipping Council*

„Wenn Dienste durch die Region ausgesetzt oder umgeleitet werden, beschränkt sich die Auswirkung nicht nur auf die unmittelbare Umgebung“, stellt Joe Kramek fest, Präsident und CEO des Verbands World Shipping Council, dem alle größeren Linienreedereien angehören. „Längere Fahrten und Änderungen der Netzwerkrotationen können zu Verzögerungen und Anpassungen der Fahrpläne auf den verbundenen Handelsrouten weltweit führen.“

Von dem Konflikt sind aktuell viele Tausend Verladungen aus aller Welt betroffen. Der Hafen Jebel Ali in Dubai - größter Hub in der Region - ist mit 15,5 Millionen TEU Umschlag pro Jahr der zehntgrößte Containerhafen auf der Welt. Der Betrieb wurde nach Agenturangaben aufgrund von Schäden durch herunterfallende Trümmerteile ausgesetzt. Der Containerschifffahrt drohen aufgrund der Unpassierbarkeit der Straße von Hormus massive logistische Probleme.

## Bedeutung der Straße von Hormus

Die Straße von Hormus ist einer der weltweit kritischsten Engpässe für die globale Energieversorgung sowie den Container- und Tankerverkehr. Durch die Meerenge werden täglich 20 Prozent des weltweit gehandelten Erdöls und ein Viertel der globalen Erdgasfördermenge transportiert. Die Meerenge ist nur etwa 34 Kilometer breit, die Fahrrinne für Öltanker und Containerschiffe nur 7 Kilometer.



Störungen betreffen viele Schifffahrtsnetze, die nichts mit dem Ölhandel zu tun haben.

- Prof. Jean-Paul Rodrigue, Texas A&M University

Fast 30 Millionen TEU werden in der Region jährlich umgeschlagen, der Großteil davon über Jebel Ali, das als Drehkreuz auch Indien und Ostafrika versorgt. „Störungen würden viele Schifffahrtsnetze betreffen, die nichts mit dem Ölhandel zu tun haben“, sagt Jean-Paul Rodrigue, Professor an der Texas A&M University.

Nach Angaben von Linerlytica-Mitgründer Hua Joo Tan sitzen derzeit rund 170 Containerschiffe mit etwa 450.000 TEU Kapazität - 1,4 Prozent der Weltflotte - innerhalb der Meerenge fest. Lars Jensen von Vespucci Maritime rechnet damit, dass sich die Störungen über Ausweichhäfen wie Salalah, Colombo und Singapur in die globalen Netze fortpflanzen. Xeneta-Chefanalyst Peter Sand erwartet, dass die Reedereien die Golfhäfen auf ihren Ost-West-Diensten schlicht auslassen - und dass die Eskalation alle Hoffnungen auf eine Rückkehr ins Rote Meer 2026 zunichtemacht. Unter den Containerschiffen, die derzeit den Persischen Golf nicht verlassen können, befinden sich nach Angaben des britischen Schiffsmaklers Braemar auch zwei 19.000-TEU-Schiffe von Cosco.

Alle großen Carrier haben die Durchfahrt durch die Straße von Hormus kurz nach den Angriffen der USA und Israels am Samstag ausgesetzt. Nur einige wenige Schiffe - größtenteils Bulk Carrier von Reedereien aus den Vereinigten Arabischen Emiraten - sollen weiter versuchen, die Region durch die Meerenge zu verlassen.

Die dänische Marktforschungsfirma Sea-Intelligence warnt Verladler vor einem sprunghaften Anstieg der Frachtraten auch auf Routen, die gar nicht den Persischen Golf berühren. Die dort feststeckenden Schiffe und Container dürften die nach wie vor bestehenden Engpässe in den asiatischen Exporthäfen in den kommenden Wochen verschärfen. Zudem haben die Carrier die angekündigte Rückverlegung der ersten Ost-West-Dienste auf die Route durch das Rote Meer und den Suezkanal abgeblasen.

## **Terminkontraktraten steigen stark**

Am Frachten-Terminmarkt der Energiebörse in Shanghai sind die Preise aufgrund erneuter Kapazitätssorgen stark gestiegen. Der Terminkontrakt für Raten im Fernost-Europa-Verkehr zur Hochsaison im Juli notiert jetzt rund 50 Prozent über dem aktuellen Spotniveau. Ende vergangener Woche lag die Durchschnittsrate für kurze Gültigkeiten laut Xeneta bei knapp 2.200 Dollar/FEU. Der Anstieg der Bunkerkosten aufgrund der steigenden Ölpreise sorgt ebenfalls für Aufwärtsdruck bei den Frachtraten.

Der Maersk-Konzern teilte zudem mit, dass es in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Oman und Katar zu Beeinträchtigungen seiner Dienstleistungen kommen kann. Demnach würden ab 2. März die Lagerhäuser in den Vereinigten Arabischen Emiraten als Vorsichtsmaßnahme und gemäß den behördlichen Anweisungen geschlossen. „Auch unsere Partner im Luft- und Landverkehr sind von Beeinträchtigungen betroffen, die sich auf unseren Betrieb auswirken können“, hieß es weiter.

## **Angriffe auf Handelsschiffe**

Seit Beginn des Iran-Kriegs kommt es im Persischen Golf vermehrt zu massiven Störungen der Navigation von Handelsschiffen. GPS- und AIS-Interferenzen haben binnen 24 Stunden mehr als 1.100 Schiffe in der Region betroffen, meldet die maritime Analyse-Plattform Windward. Tracking-Daten zeigten Schiffe teils an falschen Positionen - an Flughäfen, bei einem Kernkraftwerk, auf iranischem Festland. Das erhöhe Risiken für Navigation, Compliance und den operativen Betrieb.

Schiffe werden zudem militärisch angegriffen. Das britische UK Maritime Trade Operations Centre (UKMTO), das der Royal Navy angegliedert ist, meldete allein am 1. und 2. März mindestens fünf Angriffe auf Handelsschiffe - vor der Küste der Vereinigten Arabischen Emirate, im Golf von Oman und im Hafen von Bahrain. Mehrere Schiffe wurden von nicht identifizierten Projektilen getroffen, in mindestens drei Fällen brachen Brände aus. Die Besatzungen blieben nach bisherigen Angaben unverletzt und wurden teilweise evakuiert.

## **Luftfracht stark betroffen**

Der Nahost-Krieg trifft auch die Luftfracht mit voller Wucht. Die Mega-Hubs am Golf stehen still, zahlreiche Carrier haben ihre Netzwerke zusammengestrichen. Die globale Luftfrachtkapazität zeigt massive Schwankungen. Auf den Routen von und zu der Krisenregion rund um den Golf ist die Kapazität derweil um bis zu 64 Prozent eingebrochen, wie eine Analyse aktueller Ladungsdaten von Rotate zeigt (siehe Grafik).

Laut dem auf Luftfracht spezialisierten Beratungsunternehmen lag die globale Luftfrachtkapazität am 2. März 12 Prozent unter dem Vorwochentag - nach einem zwischenzeitlichen Einbruch von bis zu 18 Prozent.

In etwa einer Woche wird es in Asien nicht mehr genug Kapazität geben.

- *Stefan Paul, CEO Kühne + Nagel*

„In etwa einer Woche wird es in Asien nicht mehr genug Kapazität in Richtung USA und vor allem in Richtung Europa geben, um die anfallende Ware zum Bestimmungsort bringen zu können“, sagte Stefan Paul, CEO von Kühne + Nagel, auf der Bilanzpressekonferenz am Dienstag. Daher rechnet er mit stärkerem Bedarf an Vollcharter-Frachtflugzeugen. Ob Kunden dabei auch von der Luft- auf die Seefracht umsteigen, könne man erst in etwa zehn Tagen erkennen.

Die drei wichtigsten Drehkreuze der Golfregion - Dubai, Abu Dhabi und Doha - haben ihren Betrieb eingestellt. Die Lufträume über Iran, Israel, Bahrain, Katar und Kuwait sind gesperrt; über Jordanien und Libanon findet nur eingeschränkter Flugbetrieb statt. Eine Wiedereröffnung ist derzeit nicht absehbar.

Irans Vergeltungsschläge haben derweil mehrere internationale Flughäfen beschädigt, darunter den Dubai International Airport, einen der zentralen globalen Luftfracht-Hubs, sowie den Abu Dhabi Zayed International Airport.

Von den international operierenden Frachtfluggesellschaften sind die am Golf ansässigen Carrier aktuell am stärksten von den Auswirkungen des Nahost-Kriegs betroffen. Emirates Skycargo nimmt vorübergehend keine neuen Buchungen an. Qatar Airways Cargo hat den Betrieb nach der Schließung des katarischen Luftraums vollständig eingestellt. Etihad Cargo meldete schwere Störungen an seiner Basis in Abu Dhabi.

Auch andere Frachtfluggesellschaften haben ihre Netzwerke im Zuge des Kriegs massiv zusammengestrichen: Cargolux hat infolge der Kampfhandlungen sämtliche Flüge in den Nahen Osten bis auf weiteres gestrichen; Atlas Air hat Flüge in die Region ausgesetzt oder umgeleitet. Auch Cathay Pacific hat sämtliche Nahost-Operationen eingestellt.

Lufthansa hat den Betrieb zu mehreren Airports im Nahen Osten eingestellt. United Airlines hat Abflüge nach Tel Aviv bis zum 6. März und nach Dubai bis zum 4. März ausgesetzt. Swiss hat Flüge nach Dubai bis zum 4. März und nach Tel Aviv bis zum 8. März gestrichen und meidet den Luftraum über Israel, Libanon, Jordanien, Irak, Iran, Kuwait und Bahrain.

Noch hat die massive Verknappung der Luftfrachtkapazität nicht zu einem Anstieg der Spotraten geführt. Laut Frachtdaten-Plattform Freightos sind die Raten in und aus dem Nahen Osten bislang stabil. Sollten die Kapazitätsengpässe anhalten, dürften die Spotraten aber steigen. „Wir rechnen mit einem möglicherweise erheblichen Anstieg, insbesondere auf der Strecke Asien-Europa, wenn die großflächigen Flugausfälle anhalten“, sagt Neil Wilson, Herausgeber des Preisindex TAC Index. Auch die Luftfrachtspedition DSV erwartet steigenden Druck auf die Luftfrachtraten durch Kapazitätsengpässe. Mehrere Airlines hätten bereits Kriegsrisikozuschläge eingeführt oder prüften dies.

*Mitarbeit: Lutz Lauenroth, Claudius Semmann*

