



Zwei junge Männer schauen an der Küste von Oman den Schmugglerbooten hinterher

# iPhones für die Ajatollahs

Seit der Verhängung von Sanktionen gegen den Iran boomt der Schmuggel auf der Straße von Hormus. Ein Besuch in der Schattenwirtschaft VON CLAUD HECKING

Als die Sonne über der Straße von Hormus aufgeht, fallen die Iraner ein. Hochgezüchtete Außenborder heulen auf, wenn die sechs Meter langen Schnellboote mit Tempo 70 von einer Welle zur nächsten fliegen: geradewegs zu auf die Küste von Chasab in der omanischen Enklave Musandam, auf der arabischen Seite der Straße von Hormus. Dutzende solcher Boote steuern an diesem Morgen die Hafenstadt Chasab an; in jedem sitzen zwei Männer. Viele haben sich Tücher vors Gesicht gezogen: zum Schutz vor der Sonne und dem Salzwasser.

Die Schmuggler haben im Schutz der Dunkelheit von der iranischen Küste abgelegt, um heimlich die Straße von Hormus zu überqueren. Sie sind 50, 60, 70 oder 100 Kilometer weit über das Meer gefahren: ohne Licht, bei meterhohem Seegang, in dieser Nacht war es besonders windig, haben graue Abdeckplanen über die Motoren gezogen, um sich vor Seeräubern oder der Küstenwache zu tarnen. Und dann haben sie sich durchgeschlängelt zwischen all den Supertankern, Containerfrachtern, Kriegsschiffen, die sich aneinandereiheilen in dieser berühmten Meerenge.

Die Straße von Hormus ist eine der wichtigsten Schifffahrtsrouten der Welt, sie ist das Tor zu den bedeutendsten Erdöl- und Gasfeldern des Nahen Ostens. Ob aus dem Irak oder aus Kuwait, aus Abu Dhabi oder dem saudischen Dammam: etwa 17 Millionen Fass – ein Drittel des weltweit verschifften Rohöls – müssen täglich durch das stellenweise keine 40 Kilometer breite Nadelöhr geschleust werden: zwischen dem Iran im Norden und der omanischen Halbinsel Musandam im Süden.

Immer wieder haben die Mullahs in Teheran gedroht, die Straße von Hormus zu blockieren: zuletzt 2012, als der Westen im Streit um das ira-

nische Atomprogramm seine Sanktionen gegen die Islamische Republik verschärft hatte. Diese Sanktionen sind die Geschäftsgrundlage für die Männer in den wendigen Schnellbooten. Sie kommen morgens, meist mit einem Bündel von Geldscheinen. Auf dem Rückweg sind ihre Boote dann bis obenhin voll gepackt mit all dem, was die 77 Millionen Bürger der Islamischen Republik begehren und auf legalem Weg kaum oder gar nicht kriegen: iPhones, Autoersatzteile, Geschirrspüler, Marlboro-Zigaretten.

Für Chasab, eine Kleinstadt mit 19 000 Einwohnern, ist der Schmuggel ein Segen. Jeden Morgen, wenn die Iraner anlegen, brodeln in dem Fischerort das Leben. Dann sausen Pick-ups voller lebender Ziegen durch die Straßen. Pappkartons mit südkoreanischen Flachbildfernsehern, japanischen Staubsaugern, amerikanischen Babywindeln und Zigaretten aus aller Welt stapeln sich an den Kais. Und dann fahren die Lkw in Chasab ein: voll gepackt mit Nachschub aus Dubai. Die internationale Handelsmetropole der Vereinigten Arabischen Emirate ist keine drei Fahrstunden entfernt, das kleinere Emir Ras al-Chaima nicht mal anderthalb.

»Früher bin ich direkt nach Dubai oder Ras al-Chaima gefahren, aber da kriegt man keine Ware mehr«, sagt Mahmud, der in Wirklichkeit anders heißt. Seit die EU und die USA im Atomkonflikt den Druck auf Teheran erhöht haben, spätestens seit sie 2012 das Land vom internationalen Zahlungsverkehr über das Swift-System abgeschnitten haben, fahren die Emirater ihre Geschäfte mit dem Iran zurück. Erst recht mit Leuten wie Mahmud, 45 Jahre und ein wettergegerbtes Gesicht, der seit 20 Jahren die Straße von Hormus kreuzt.

Laut Schätzungen der iranischen Zollbehörden wurde schon 2010 ein Drittel aller importierten Produkte eingeschmuggelt: Güter im Wert von mehr als zehn Milliarden Euro. Daran gemessen, erscheint Mahmuds Verdienst bescheiden, erst recht, wenn man bedenkt, dass er allnächtlich sein Leben aufs

Spiel setzt. Bis zu fünf Millionen Iranische Rial (knapp 150 Euro) könne er mit einer Ladung machen, erzählt er. Verglichen mit dem mittleren iranischen Haushalts-Monateeinkommen von 800 Euro ist das aber viel Geld.

Hier in Chasab ist Mahmud noch immer willkommen, hier kann er ungehindert shoppen. Der einst so isolierte Küstenort, der bis Anfang der neunziger Jahre noch Sperrgebiet des omanischen Militärs war, ist mit den Sanktionen zu einer neuen Drehscheibe des Handels mit Iran geworden.

»Jetzt kommen die Boote zu uns, die vorher nach Dubai oder Ras al-Chaima gefahren sind«, freut sich Mohammed Abdullah al-Schehi, Verantwortlicher der Region Musandam für Handel und Wirtschaft. Statistiken über den illegalen Handel führt seine Behörde aus Selbstschutz lieber nicht. Aber der Fischer und Fremdenführer Mohammed al-Kumsari berichtet: »Früher legten morgens vielleicht 20 iranische Boote an, jetzt sind es manchmal 300 oder noch mehr. Einige Leute hier sind sehr reich geworden.« Neureich.

Rosa oder gelb getünchte, nagelneue Villen mit Erkern, Balkonen und ornamentverzierten Säulen reihen sich in den Wohnvierteln an halb verfallene Baracken. Davor stehen 7er BMWs und Landrover. Ein Händler erzählt, dass an guten Tagen Waren für anderthalb bis zwei Millionen Dollar umgeschlagen werden. Manchmal werden sie direkt von der Ladefläche der ankommenden Lkw auf die Schnellboote gepackt.

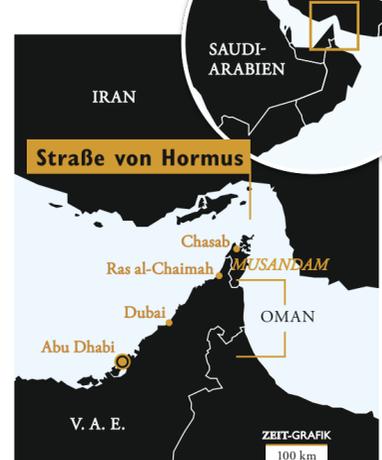
Besonders brummt das Geschäft in Chasab Ende 2012. Der Westen hatte neue Sanktionen verhängt, Irans Wirtschaft lief noch einigermaßen. Doch dann verbot das Regime unter dem einstigen iranischen Präsidenten Mahmud Ahmadinedschad den Import von mehr als 70 sogenannten »Luxusgütern«: von Geschirrspülmaschinen und Mobiltelefonen über Heizkörper und CDs bis zu Schuhen und Toilettenpapier, um kostbare Devisen zu sparen. Das Embargo war ein Konjunkturprogramm für Chasab und die Schmuggler. Wenige Tage später waren die Schnellboote voll von diesen Waren.

Mahmud steht etwas unschlüssig in einem Textilgeschäft, er traut sich heute nicht so recht, Ware mitzunehmen. Jemand hat ihm einen Tipp gegeben: Diese Nacht werde die iranische Polizei neben den üblichen Patrouillenbooten Sondereinheiten vor der Küste kreuzen lassen. Das macht die Überfahrt für ihn zum unkalkulierbaren Risiko. »Normalerweise zahle ich der Polizei pro Tour eine Million Rial Bakschisch (knapp 30 Euro), dann lassen sie mich durch«, sagt Mahmud. Aber die Chefs der Sondereinheiten kennt er nicht. Und Ärger mit dem Gesetz hatte er schon zur Genüge.

»Am Anfang, als ich noch nicht gezahlt habe, haben die Polizisten oft auf mich geschossen«, erzählt der Mittvierziger. Und als sie ihn dann mit einer Großlieferung Kaviar schnappten, kam er ins Gefängnis. »Schau, die haben sie mir gebrochen«, erzählt er und biegt seine vernarbten Handgelenke

unnatürlich weit nach hinten. »Daran haben sie mich aufgehängt, zwölf Stunden lang«, bis er seine Auftraggeber preisgab. Als Mahmud nach 61 Tagen freigelassen wurde und seine Hände sich langsam erholten, kaufte der vierfache Familienvater sofort ein neues Boot, »wegen des Geldes«. Aber er hatte seine Lektion gelernt. Jetzt drückt er immer brav Schmiergeld ab. Er will nicht verschwinden wie manche Kollegen, die nie wieder von ihren Touren zurückkehrten.

Die Iraner dürfen von halb acht Uhr morgens an mit ihrem Ausweis einreisen und sich tagsüber in Chasab aufhalten. Um Punkt 18 Uhr müssen sie wieder auf



dem Boot sein. Ihre gesamte Fracht wird offiziell nach omanischen Tarifen verzollt. Was nach der Ausreise mit der Ware und den Insassen geschieht, kümmert die örtlichen Beamten nicht. »Fast alle Güter kommen aus Dubai und werden in den Iran gebracht«, sagt der Wirtschaftsverantwortliche Al-Schehi ganz offen. Und: Ja, es könne schon sein, dass manche Geschäfte hier illegal sind. Aber Musandam betreibt schon seit Jahrhunderten Warenaustausch mit den Persern. Und Al-Schehi sieht keine Notwendigkeit, diese Praxis aufzugeben: »Die Iraner sind nicht so schlecht, wie die Amerikaner immer sagen. Das sind ganz normale Menschen. Wir helfen ihnen. Der Handel ist gut.« Auch für Chasab.

Noch vor wenigen Jahren lebten die meisten Einwohner von Chasab in Lehmbaracken, bis in die Achtziger Jahre hinein gab es nicht mal einen befestigten Weg in die von wilden Bergen umzingelte Stadt. Jetzt, da Chasab seine Lage am Brennpunkt der Weltpolitik zugutekommt, führt eine breite, asphaltierte Küstenstraße direkt zur

Grenze der Vereinigten Arabischen Emirate. Die Trucks haben freie Fahrt.

Und doch rollt der iranische Rial seit einigen Monaten nicht mehr so wie davor. Für die Scheine mit dem ernst dreinblickenden Ajatollah Chomeini und den vielen Nullen, welche die Iraner bündelweise mit sich tragen, kriegen sie immer weniger Ware. Weil der Iran wegen des Öl-Embargos immer schlechter an Devisen kommt, entwerten sich die »Chomeinis« rapide.

Vergangenes Jahr musste die iranische Zentralbank über Nacht den offiziellen Umtauschkurs für einen US-Dollar verdoppeln: von 12 000 auf 24 000 Rial. Jetzt kostet der Dollar offiziell schon 27 000; auf Teherans Schwarzmarkt sind es sogar mehr als 30 000 Rial. Händler in Chasab verlangen umgerechnet zwischen 30 000 und 33 000 Rial je Dollar – sofern sie »Chomeinis« überhaupt noch annehmen. Viele Schmuggler versuchen daher, mit Naturalien zu zahlen: mit Gold etwa, Gerüchten zufolge auch mit Opium. Aber dieses Wort ist tabu in Chasab.

Die Stadt bangt um ihr Wirtschaftswunder. Nichts ist für sie so geschäftsschädigend wie Entspannung im Konflikt um die iranischen Atomanlagen. Und seit der Hardliner Ahmadinedschad im Sommer 2013 das Präsidentenamt für den moderateren Hassan Ruhani räumen musste, gibt sich Teheran kompromissbereit. Schon zu Jahresbeginn hat die Europäische Union die Sanktionen etwas gelockert. Im November verhandelten in Wien der Iran und die sogenannte Sechsergruppe (die fünf UN-Vetomächte plus Deutschland) erneut. Ein Durchbruch in dem festgefahrenen Konflikt gab es zwar nicht, doch erstmals seit Langem ist eine Einigung im Atomstreit denkbar. Sollte es tatsächlich dazu kommen, werde »das Sanktionsregime Schritt für Schritt abgebaut«, hat das Auswärtige Amt versprochen. Der Technologieriese Apple hat bereits angekündigt, dass er dann groß im Iran einsteigen wolle. Ganz offiziell.

Als es dämmert, ist das Handelsviertel wie ausgestorben, fast alle Läden sind geschlossen. Die Omaner haben ihre SUVs und Jeeps auf dem Strand von Chasab geparkt. Männer baden, Frauen in schwarzen Gewändern richten alles her für das Feierabend-Picknick. Nur ein paar Hundert Meter weiter im Wasser versammeln sich die Iraner in ihren grauen Schnellbooten. Die Schmuggler ziehen graue Lkw-Planen über ihre Pappkartons.

Von fern ruft der Muezzin zum Abendgebet. Auch Mahmud betet, vielleicht bittet er seinen Schöpfer um Beistand. Dann werden Motoren angeworfen, die Boote schwärmen aus, eines nach dem anderen, allesamt ohne Licht. Sofort hat die Dunkelheit sie verschluckt. Morgen früh werden die Iraner wieder hier sein.

Inshallah, so Gott will.

www.zeit.de/audio

Die Universität Konstanz trauert um

## Professor Dr. Franz Georg Maier

\* 25. Oktober 1926 † 23. November 2014

Herr Professor Franz Georg Maier gehörte zu den ersten, die 1966 dem Ruf an die neu gegründete Universität am Bodensee folgten und engagierte sich u. a. als Prorektor in den Jahren 1967/68 für den Aufbau und Erfolg der jungen Universität.

Seinen Einsatz für unsere Universität in der schwierigen Anfangszeit werden wir stets in dankbarer Erinnerung behalten.

Prof. Dr. Dr. h.c. Ulrich Rüdiger  
Rektor der Universität Konstanz

Prof. Dr. Stefan R. Hauser  
Sprecher des Fachbereichs  
Geschichte und Soziologie