

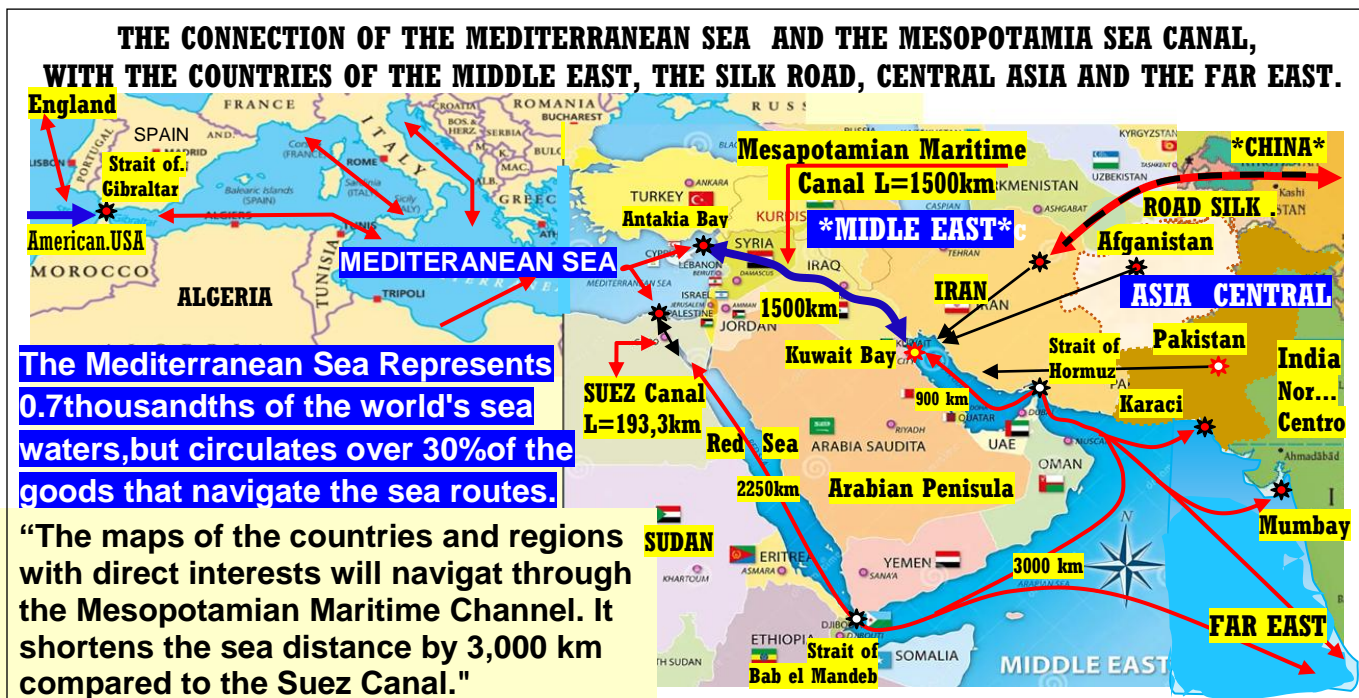
ERWEITERTE INFORMATIONEN

PROJEKT 1: DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL

(Warum sollte der Mesopotamische Kanal gebaut werden?)



- ❖ **Mesopotamischer Meereskanal:** Länge = 1500 km (Antakya-Bucht – Kuwait-Bucht).
 - ❖ **Mittelmeer bis Persischer Golf:** Länge = 6250 km (über den Suezkanal – Kuwait-Bucht).
 - ❖ Die mesopotamische Ebene ist eine natürliche Verkehrsader
 - ❖ Von der Mittelmeer küste (Antakya-Bucht) bis zum Persischen Golf gibt es nur einen Hügel mit einer Höhe von $H=350$ m.
1. **Das Mittelmeer als maritime Umgehungsstraße:**
Es verbindet den Atlantischen Ozean mit dem Pazifischen Ozean.
 2. **Das Mittelmeer als Brücke zwischen Kontinenten:**
Es dient als Verbindungspunkt zwischen vier Kontinenten: Amerika, Europa, Afrika und Asien.
 3. **Das Mittelmeer – Wiege der Zivilisation und Weltkulturen:**
Es war und bleibt ein Zentrum globalen Wohlstands. Dennoch ist es ein geschlossenes Meer ohne ein Projekt, das eine direkte Verbindung zu den ressourcenreichen östlichen Regionen ermöglicht.
 4. **Der Nahe Osten und Zentralasien – Zentren für Ressourcen und Bevölkerung.....:**
Diese Regionen sind reich an natürlichen Ressourcen und haben eine hohe Bevölkerungsdichte. Der Schwerpunkt dieser Regionen liegt im Persischen Golf. Dies macht die Verbindung des Mittelmeers mit dem Persischen Golf und Zentralasien zu einem entscheidenden Faktor für den globalen Handel. Die aktuelle Schifffahrtsroute ist mit 6250 km extrem lang und unsicher.
 5. **Abhängigkeit von veralteten maritimen Konzepten:**
Der globale Handel ist weiterhin stark vom Suezkanal abhängig, einem Konzept, das bereits vor tausenden Jahren von den Pharaonen oder Kleopatra entwickelt wurde. Im Jahr 2025 werden Güter aus dem Nahen Osten nach Europa oder in andere Regionen über Seerouten transportiert, die 2–3 Mal länger und unsicherer sind. Die Kosten für die Sicherung der Schifffahrt im Persischen Golf sind dabei höher als die eigentlichen Transportkosten der Güter.
 6. **Kritische Engpässe der Schifffahrtsroute:**
Die Schifffahrtsroute vom Suezkanal zum Persischen Golf hat drei Engpässe: den Suezkanal, die Straße von Bab el Mandeb und die Straße von Hormus. Auch die Navigation im Roten Meer, im Arabischen Meer und im Persischen Golf ist nicht sicher. Im Folgenden werden einige Darstellungen gezeigt, um die maritime Navigation vom Mittelmeer zum Persischen Golf zu veranschaulichen und hervorzuheben. Der Mesopotamische Meereskanal, integriert mit der Landinfrastruktur, verspricht, die Zeit und die Kosten des Welthandels zu halbieren.



PROJEKT-1-



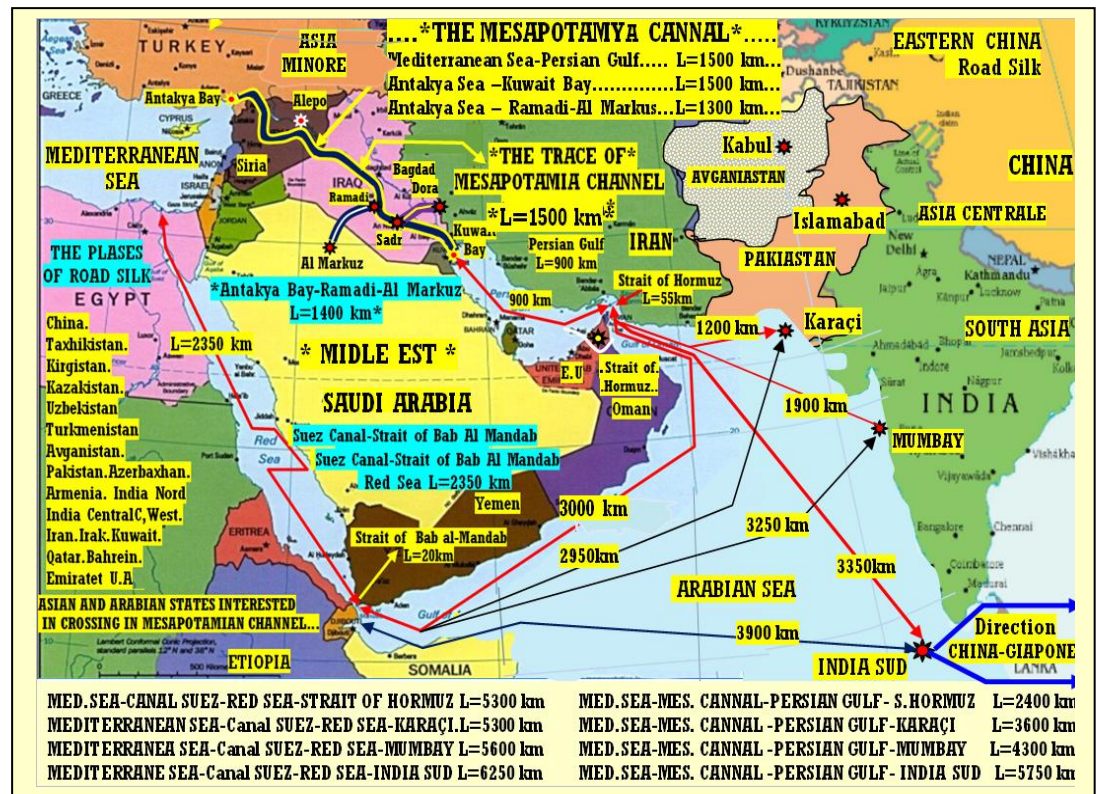
DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL

TECHNISCHE INFORMATIONEN ZU DEN PROJEKTEN

(Warum sollte der Mesopotamische Kanal gebaut werden?)

- ❖ Der neue Seeweg verbindet das Mittelmeer mit dem Persischen Golf über die kürzeste Strecke und reduziert die maritime Distanz um 3.000–4.600 km im Vergleich zum Suezkanal. Der Verlauf des Kanals führt zu etwa 70 % durch das fruchtbare Tal des Euphrats oder durch die fruchtbare Halbmondregion Mesopotamiens (Fertile Crescent). Daher wurde er „Mesopotamischer Meereskanal“ genannt
- ❖ Der neue Kanal wird eine wichtige alternative Handelsroute zum Persischen Golf, zum Nahen Osten und Fernen Osten schaffen, schneller und sicherer als der Suezkanal. Besonders für Waren aus Zentral- und Ostasien, einschließlich Singapur, Japan und China, wird er die Kosten und die Reisezeit drastisch reduzieren. Zudem wird er dem Seidenstraßenkorridor direkten Zugang zum Mittelmeer ermöglichen.
- ❖ *Blockade des globalen Handels durch den Suezkanal:* Die Blockade des Suezkanals vom 23. bis 29. März 2021 durch das Containerschiff „Ever Given“ unterstrich die geoökonomische Bedeutung des Kanals. Laut Lloyd's List Intelligence beliefen sich die täglichen Verluste aufgrund blockierter Warenströme auf 400 Millionen USD pro Stunde oder 9,6 Milliarden USD pro Tag, da über 12 % des weltweiten Seehandels jährlich durch den Suezkanal fließen. Der Schiffsverkehr im Suezkanal ist sicher, da Ägypten ihn schützt. Im Zeitraum 2022–2023 erzielte Ägypten Einnahmen von 9,4 Milliarden USD aus dem Schiffsverkehr durch den Kanal. Die hohen Kosten, die Ägypten einnimmt, resultieren aus dem Fehlen einer alternativen Seehandelsroute.
- ❖ *Das Projekt des Mesopotamischen Kanals:* Dieser Kanal ist ein völlig neuer Maritime routen, der das Mittelmeer mit dem Persischen Golf verbindet. Er führt durch die Wüsten Syriens und teilweise durch die Wüsten Saudi-Arabiens, des Iraks und Kuwaits. Dies bedeutet, dass die reichen Gewässer des Mittelmeers die brachliegenden Flächen der Arabischen Halbinsel begrünen und revitalisieren werden.

Die lange Seewegverbindung vom Mittelmeer zum Persischen Golf und die Trasse des Mesopotamischen Meereskanals auf der Arabischen Halbinsel.



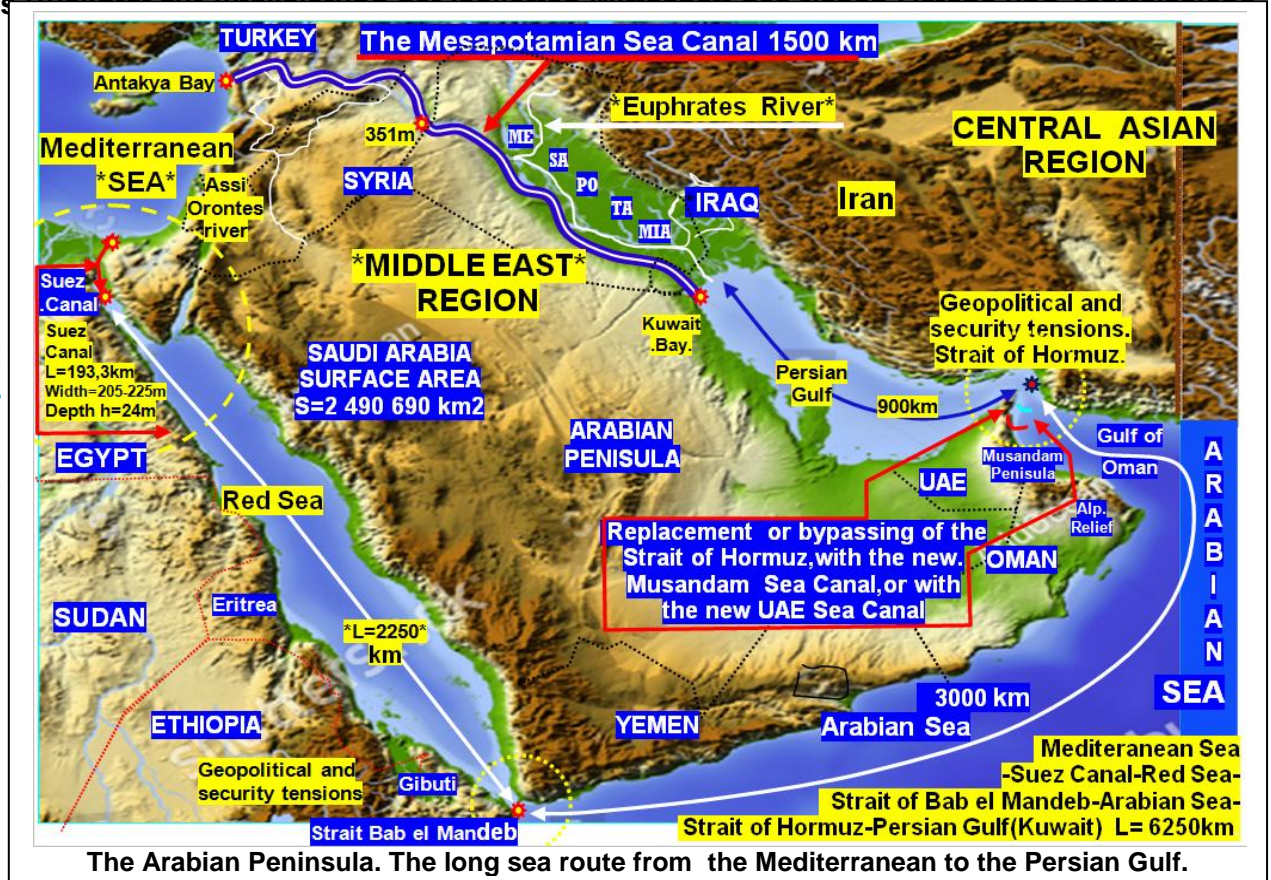
PROJEKT*1*

DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL L = 1500 km

- ❖ Der Nahe Osten und Zentralasien sind Zentren für natürliche Ressourcen.
- ❖ Sie sind auch Zentren hoher Bevölkerungsdichte.
- ❖ Der Persische Golf ist das Gravitationszentrum des Nahen Ostens und Zentralasiens.
- ❖ Durch die Straße von Hormuz fließt ein Drittel der weltweit verbrauchten Brennstoffe.

(WARUM SOLLTE DER MESOPOTAMISCHE KANAL GEBAUT WERDEN?)

1. Der Mesopotamische Kanal verbindet das Mittelmeer mit dem Persischen Golf auf dem kürzesten Weg.
2. Der Kanal verbindet das Mittelmeer auf dem kürzesten Weg mit der Region des Nahen Ostens.
3. Der Kanal verbindet das Mittelmeer auf dem kürzesten Weg mit der Region Zentralasiens.
4. Der Mesopotamische Kanal verkürzt die maritime Route um 3000–4500 km im Vergleich zum Suezkanal.
5. Die Route Suezkanal–Rotes Meer–Straße von Bab el-Mandeb–Arabisches Meer–Straße von Hormuz–Persischer Golf ist 6250 km lang.
6. Die maritime Route Suezkanal–Persischer Golf (L = 6250 km) ist sehr lang und unsicher.
7. Für die Sicherung der Schifffahrt auf der Route Suezkanal–Persischer Golf werden jährlich 150 Milliarden US-Dollar ausgegeben.
8. Die Kosten für die Sicherung der Schifffahrt übersteigen die Transportkosten der Waren.
9. Der Mesopotamische Kanal verläuft über mehr als 1000 km im Tal von Mesopotamien mit einer Neigung von $I = 0,5$ m/km, während ± 500 km im Tal des Orontes-Flusses mit Neigung $I = 1$ m/km.
10. Die Autobahnen und Eisenbahnstrecken, die den Mesopotamischen Kanal begleiten, verkürzen die Route um 3000 km im Vergleich zu allen anderen Strecken. Sie verlaufen durch flaches Gelände mit einer Neigung von $I = 0,25$ – 1 m/km.
11. Der maritime Korridor des Mesopotamischen Kanals sowie die Autobahnen und Eisenbahnstrecken werden als



PROJEKT*1*

DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL L=1500 km

(WHY SHOULD THE MESOPOTAMIA CANAL BE BUILT?)

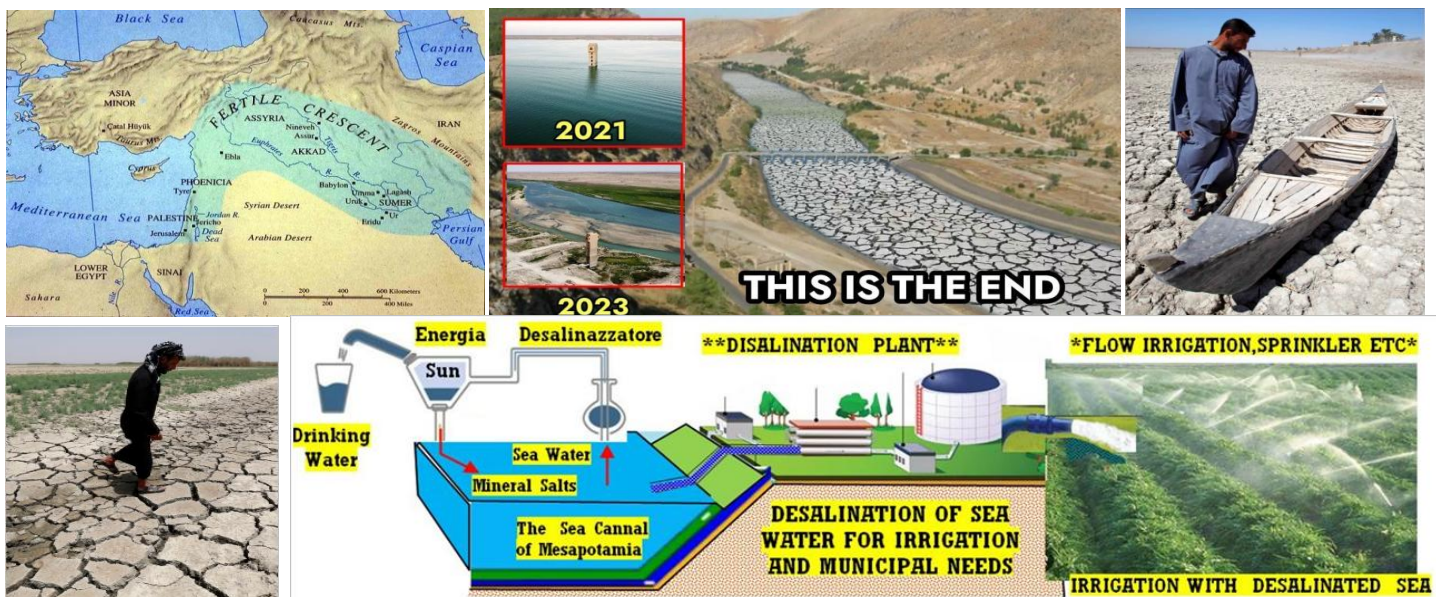
(Wird der Euphrat-Fluss bis 2040 austrocknen? C.I.N.S)

(Der Mesopotamische Kanal wird das Wasser des Euphrat-Flusses ersetzen.)

(Dramatische Dürre im Mesopotamischen Tal)

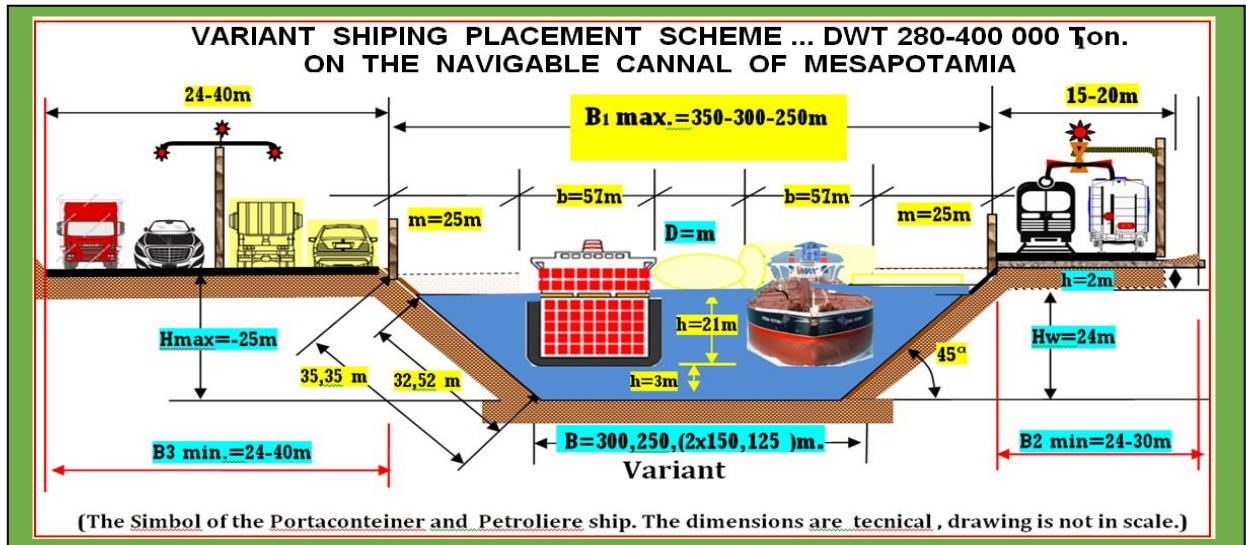


1. Dürre des Euphrat-Flusses:** Laut dem Center for Strategic and International Studies (CSIS) und dem Ministerium für Wasserressourcen des Iraks könnte der Euphrat-Fluss bis 2040 austrocknen. Dies würde die fruchtbare Mesopotamische Ebene und das städtische Leben aufgrund des Klimawandels zerstören. Die Dürre hat bereits begonnen.
2. Das fruchtbare Mesopotamische Gebiet, oder der Fruchtbare Halbmond (Reptile Crescent), wird auf etwa 500.000 km² oder 500.000.000 ha geschätzt.** Der Begriff „Mesopotamien“ stammt aus dem Griechischen und bedeutet „Land zwischen zwei Flüssen“, dem Euphrat und dem Tigris. Der Euphrat verläuft durch das Zentrum von Mesopotamien. Laut Statistiken aus dem letzten Jahrhundert hat der Euphrat jährlich durchschnittlich 25 km³ Wasser geliefert, oder etwa ± 800 m³/s.
3. Historisch, wirtschaftlich, landwirtschaftlich und umweltpolitisch** wird Mesopotamien als die Wiege der menschlichen Zivilisation angesehen. Derzeit leben etwa 30 Millionen Menschen im Mesopotamischen Tal. Die Austrocknung des Euphrat hat eine sehr kritische Situation geschaffen. Der Mangel an Trinkwasser, den urbanen, kommunalen, landwirtschaftlichen, tierischen und umweltbedingten Bedürfnissen zwingt die Bevölkerung von Mesopotamien, das Land zu verlassen.
4. Die max jährlichen Zuflüsse des Tigris und des Euphrats** betragen etwa ± 50 km³/Jahr. Der Mesopotamische Kanal wird voraussichtlich maximal 100 Mil. m³ oder 100 km³ Wasser vom Mittelmeer aufnehmen. Das Volumen des Wassers im Mesopotamischen Kanal beeinträchtigt nicht den jährlichen Wasserhaushalt des Mittelmeers.
5. Das Projekt hat den jährlichen Verdunstungsverlust und den Wasserverbrauch für die Schifffahrt berücksichtigt maximal 20 km³. Das Volumen des entsalzten Wassers für urbane, kommunale, Trinkwasserversorgung, Landwirtschaft, Viehzuchtbewässerung und Umweltzwecke wird auf über 50 km³ geschätzt. Dies ersetzt vollständig die Austrocknung des Euphrat-Flusses oder die ehemaligen Wasserressourcen des Euphrats. Etwa 20 km³ sind für die Auffüllung von Senken mit salzigem Meerwasser für umwelttechnische Zwecke vorgesehen.



PROJEKT*1* DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL L=1500 km

1. Aktueller Stand: Bis jetzt wurden bis zu 20.000 Entsalzungsanlagen gebaut, die täglich bis zu 20 Milli. m³ Wasser entsalzen. Diese Anlagen decken die Bedürfnisse von 300 Millionen Menschen oder etwa 4% der Weltbevölkerung. Im Jahr 2050 wird die Süßwasserkrise etwa 2 Milliarden Menschen betreffen, was etwa einem Viertel der Weltbevölkerung entspricht. Die einzige Möglichkeit, Süßwasser für die Bevölkerung, die Umwelt und die Landwirtschaft bereitzustellen, wird die Entsalzung von Meerwasser zu Kosten von 3-5€/m³ sein. Meerwasser erreicht 18.000-20.000 m³ Wasser pro Einwohner, was bedeutet, dass Meerwasser Süßwasser liefern wird oder das Leben auf der Erde fortgesetzt wird.
2. In Mesopotamien ist das Leben der etwa 30 Millionen Einwohner direkt mit dem Wasser des Euphrat verbunden. Aber klimatische Veränderungen werden auch die Zuflüsse der Flüsse Tigris, Orontes und Assi verringern, da ihre Einzugsgebiete in den Ebenen des Euphrat liegen. Das bedeutet, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Wasser- und Umweltkrise auch 30 Millionen weitere Menschen auf der Arabischen Halbinsel betreffen werden. Die einzige Lösung für das Überleben der Bevölkerung im Euphrat-Tal und der Umwelt auf der Arabischen Halbinsel ist der Bau des Mesopotamischen Kanals.
3. Das Volumen des Meerwassers, das der Mesopotamische Kanal verarbeitet, beträgt maximal 100 km³.** Der Zufluss entspricht 2,55 % der jährlichen Verdunstung des Mittelmeers oder 3,8 % des Wassers, das der Atlantische Ozean jährlich dem Mittelmeer zuführt. Der hydrologische Haushalt des Mittelmeers ist negativ. Der jährliche Verdunstungsbedarf des Mittelmeers wird nicht durch Regen und Flüsse gedeckt. Daher wird 61,66 % oder 1/37160 der jährlichen Verdunstung des Atlantischen Ozeans durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer abgegeben. Das bedeutet, dass das Wasser, das der Mesopotamische Kanal erhält, keinen Einfluss auf den hydrologischen Haushalt oder das Ökosystem des Mittelmeers oder des Atlantischen Ozeans hat.



4. Kanalabschnitt: Der Mesopotamische Kanal kann einen trapezförmigen oder quadratischen Querschnitt haben, mit einer durchschnittlichen Breite von 250 m und einer maximalen Wassertiefe von 24 m. Er kann Schiffe mit einer Kapazität von ± 400.000 DWT aufnehmen und gleichzeitig eine oder zwei Schiffe gleichzeitig durchlassen. Der Kanal wird an beiden Seiten umschlossen und digitalisiert.
5. Umweltimpact:** Die Länge der zu bauenden Meereskanäle auf der Arabischen Halbinsel beträgt mehr als 2000 km, mit einer Fläche von $S = 250 \times 2000 \text{ km} = 500 \text{ km}^2$. Die oberste Meeresoberfläche des Kanals oder die exponierte Meeresoberfläche gegenüber der Umwelt beträgt 500 km^2 . Die jährliche Verdunstung wurde mit $h = 2 \text{ m}^3 / \text{m}^2$ berechnet. Die Umweltverbesserungen sind signifikant und relevant.
6. Der Kanal mit einer Breite von mehr als 250 m** wird die Entwicklung neuer urbaner Zentren, den Bau von Mikro-See- oder Meerespools, den Bau von Wasserfrontkanälen und weiteren Projekten fördern. Entlang des Kanals werden Handelsports, touristische Marinas und urbane Erholungszentren, Trockendocks, Reparaturstätten usw. gebaut. Für die Urbanisierung des Kanals werden verschiedene Projektvarianten entwickelt.

PROJECT*1* DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL L=1500 km

1. **International Management:** Der Kanal wird voraussichtlich mit internationalem Status verwaltet. Er wird direkte und indirekte Vorteile für den globalen Handel bieten. Er wird zusätzliches Einkommen durch Landwirtschaft, Stadtentwicklung, Tourismus, Straßen-, Eisenbahn- und Schiffsverkehr generieren.
2. **Infrastruktur:** Der Kanal wird mit Autobahnen und elektrifizierten Eisenbahnlinien auf beiden Seiten begleitet. Unabhängig vom Abschnitt wird die Infrastruktur in Abhängigkeit vom Kanal, aber auch von den bestehenden und potenziellen urbanen Zentren gebaut. In den Projekten der Landinfrastruktur werden auch Autobahn- und Eisenbahnspuren für den Landtransport von Schiffen enthalten sein.
3. **Langfristige wirtschaftliche und umweltbezogene Vorteile:** Der Kanal wird den Wert Mesopot. revitalisieren und stärken, die Wasserkrise lösen, die Urbanisierung fördern und den Tourismus sowie die Umweltverträglichkeit unterstützen. Diese Transformation wird die Regionen des Nahen Ostens und Zentralasiens zu vitalen Zentren mit aktiver Kommunikation mit dem Mittelmeer und Europa machen.
4. **Mesopotamische maritime Metropole:** Der Mesopotamische Kanal verbindet direkt drei Regionen: das Mittelmeer, den Nahen Osten und Zentralasien. Dieses transformative Projekt verbessert die Verbindung des Mittelmeers mit den größten globalen natürlichen Ressourcen. Jede der Regionen und Länder hat eigene natürliche, kulturelle und historische Merkmale und Interessen. Dies bedeutet, dass der Mesopotamische Kanal nicht nur ein hydromaritimes Schifffahrtsprojekt ist. Er stellt eine Analyse der Entwicklung regionaler und globaler Seewege für die nächsten 100 Jahre dar. Das bedeutet, dass unter Bezugnahme auf die maritime Kanalspur und Straßen- sowie Eisenbahnkorridore neue Infrastrukturprojekte die Verbindungen der bestehenden Infrastruktur mit der Infrastruktur des Mesopotamischen Kanals, insbesondere in der Region insgesamt, realisieren werden.
5. **Wirtschaftliche Stagnation des Nahen Ostens und Zentralasiens:** Die wirtschaftliche Entwicklung und Emanzipation des Nahen Ostens und Zentralasiens erfordern direkte infrastrukturelle Verbindungen zum Mittelmeer und Europa. Ohne Investitionen in die Infrastruktur wird die Persische Golfregion in den nächsten 100 Jahren weiterhin undeveloped bleiben und außerhalb der Haupt-Handelsnetze der globalen Wirtschaft stehen. Das komplexe Infrastrukturprojekt für maritime, Straßen- und Eisenbahninfrastruktur im Mesopot. Flusstal stellt eine Alternative für die sozioökonomische Entwicklung der asiatischen Regionen dar.

Investition und Kapitalrendite: V = 5 Billionen €.. Kapital rendite: T= 55–78 Jahre.

1. **Mesopotamischer Schifffahrtskanal (Antakya Bay - Persischer Golf) L = 1500 km.**
2. **Der Mesopotamische Kanal verkürzt mindestens 3000 km im Vergleich zum Suezkanal.**
3. **Suezkanal-Rotes Meer-Bab el Mandeb-Arab.Meer-Str.von Hormus-Persischer Golf L=625km.**
4. **Um den reibungslosen Schiffsverkehr vom Suezkanal zum Persischen Golf sicherzustellen, werden V = 150 Milliarden \$/Jahr aufgewendet...Projekt- und Bauzeitraum: Max T=10 Jahre.**
5. Die Projektkosten wurden auf 5 Billionen Euro geschätzt, mit einer Amortisationsdauer von 55–78 Jahren. Die Berechnungen basieren auf klassischen Rentabilitätsmodellen. Die Einnahmequelle ist der Kostendifferenz des Fahrens vom Suezkanal zum Persischen Golf (**L=6250 km**) und der Schifffskosten im Mesopotamischen Kanal (**L=1500 km**). Die folgenden Vorteile sind nicht in die Berechnungen einbezogen.

Weitere Vorteile:

1. Der Mesopotamische Kanal wird von Straßen- und Eisenbahnkorridoren begleitet.
2. Der Mesopotamische Kanal wird Trinkwasser, städtisches Wasser und Wasser für die Landwirtschaft für 60 Millionen Menschen liefern.
3. Der Mesopotamische Kanal wird der Seidenstraße den Zugang zum Mittelmeer ermöglichen.
4. Der Mesopotamische Kanal wird den Bau von Handelshäfen, touristischen Häfen und Kurorten fördern.
5. Der Mesopotamische Kanal wird sich positiv auf die Umwelt auswirken und die Wasserversorgung im Persischen Golf sicherstellen.
6. Andere primäre, sekundäre, umweltbezogene, gesellschaftliche, geopolitische und emanzipatorische Interessen sind realisierbar und ausschließlich fortschrittlich. Diese sind nicht in die Rentabilitätsberechnungen einbezogen.

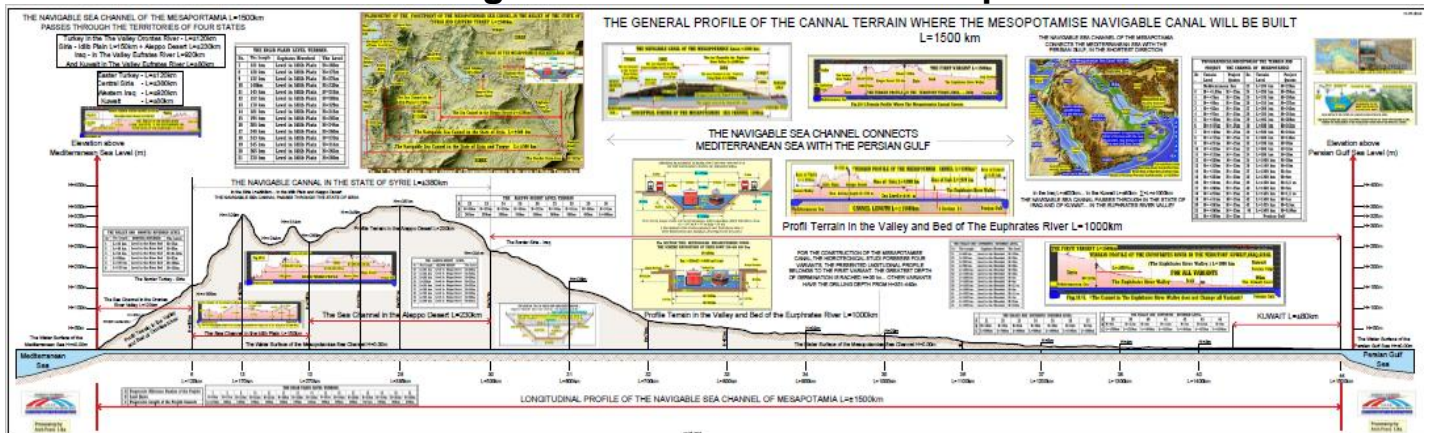
PROJECT*1* DER MESOPOTAMISCHE MARITIME KANAL L=1500 km



Technische und konstruktive Kennzahlen des Kanals

1. Die Wahl der Achse oder der Trasse für den Bau des Mesopotamischen See-Kanals basiert auf zahlreichen Voruntersuchungen in den Bereichen wirtschaftliche Geografie, Infrastruktur, Landnutzung, Meeresgeografie, geophysikalisches Relief, Topografie, Geologie und Hydrologie der Arabischen Halbinsel und des Persischen Golfs insgesamt sowie speziell in der Südosttürkei, Syrien, Irak und Libanon. Als Schlussfolgerung lässt sich feststellen, dass zwischen der östlichen Mittelmeerküste der Türkei und dem Persischen Golf zwei Täler existieren, die durch ein hügeliges Relief mit einer Höhe von $h = \pm 351$ m getrennt werden. Auf der Mittelmeeraseite befindet sich das Tal des Flusses Assi (Orontes), während auf der Seite des Persischen Golfs das Tal des Euphrat oder das Mesopotamische Becken liegt. Beide Reliefs eignen sich für den Bau der Kanaltrasse.
2. Das Projekt hat die gesamte Ostküste der Türkei und Syriens von Antakya bis Latakia untersucht. Nach der Stadt Latakia steigt das hügelige Terrain auf über 400 m und es besteht kein Interesse am Bau des See-Kanals. Das technische Projekt hat jedoch vier Varianten für den Bau des Mesopotamischen See-Kanals entwickelt. Das Längsprofil wurde jedoch auf den topografischen Indikatoren der ersten Variante -I- basierend erstellt.
3. Die Kanalroute verläuft durch das Tal des Orontes-Flusses (± 120 km) in der Südosttürkei, (± 380 km) durch die Idlib-Ebene und die syrische Wüste, (± 920 km) durch das Tal des Euphrat-Flusses im Irak und (± 80 km) durch das Gebiet von Kuwait. Geologisch verläuft sie durch trockene Gebiete und nicht-produktive städtische und landwirtschaftliche Zonen. Mit dem Austrocknen des Euphrat könnte die Kanaltrasse (Der Plattformkanal oder der Bettkanal) teilweise im Flussbett des Euphrat verlegt werden.
4. Der Mesopotamische See-Kanal ist ein Weltklasse-Projekt, das viele technische Disziplinen umfasst. In der technischen Präsentation werden die Hauptkonzepte dargestellt. Der Aushub der Trasse und des Kanalquerschnitts wurde auf Basis der Aushubhöhe konzipiert und organisiert. Das Schema und die Methode des Aushubs und Transports des Aushubmaterials werden in speziellen Projekten für jeweils 50 m Aushubhöhe angegeben. Das Projekt sieht auch die Verwertung des Aushubmaterials oder der abgetragenen Erde vor, indem Senken oder Vertiefungen aufgefüllt und neues Land oder Gelände gebildet wird.
5. Die Aushubvolumen für die Trasse und den Kanal überschreiten 115 Milliarden Kubikmeter (m^3). Diese wurden mit maximalen Kosten berechnet, da geologische Studien des Bodens fehlen. Nach der Geländeerkundung.
6. Der Vergleich der Kanaltrasse mit archäologischen Zonen und Projekten für Mineralressourcen wie Öl und Gas bis in Tiefen von 500m wird in den Phasen der Machbarkeitskontrollen des Projekts durchgeführt.

The General Longitudinal Profile of the Mesopotamia Canal



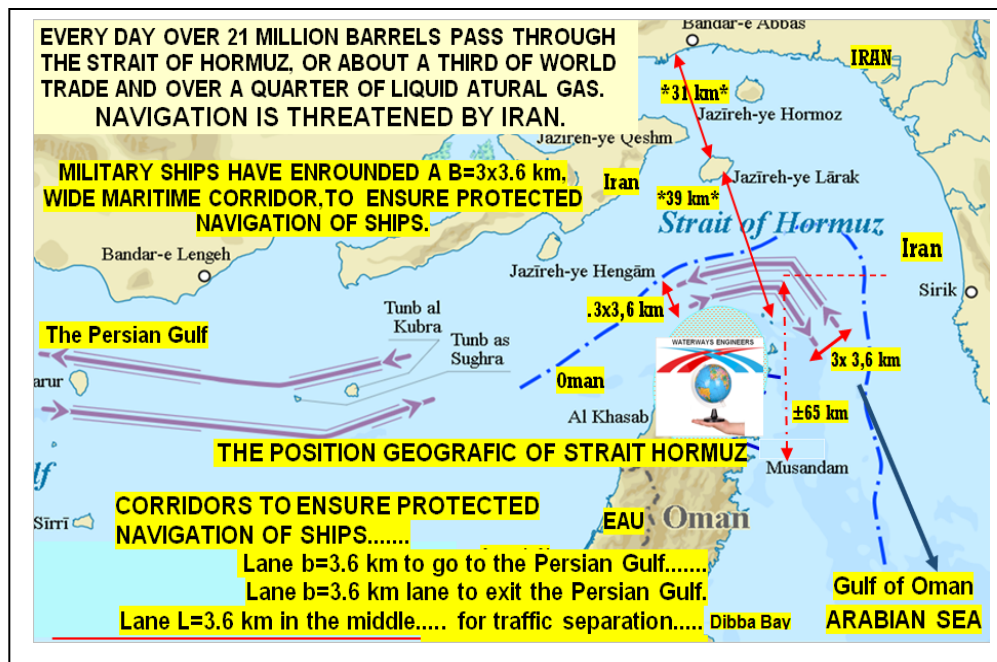
PROJEKT-2-:



"ERSETZUNG ODER UMGEHUNG DER HORMUS-SCHLEUSE"

GEPOLITISCHE UND FINANZIELLE BEDEUTUNG

1. Wasserbauingenieure haben mehrere Optionen untersucht und vorgeschlagen, um die Straße von Hormus auf der Halbinsel Musandam und in den Vereinigten Arabischen Emiraten zu umgehen.
2. Hydromaritime Projekte zielen darauf ab, eine neue alternative maritime Route zu schaffen.
3. Die neuen Routen befinden sich 60-120 km entfernt von der Straße von Hormus.
4. Neue Schifffahrtskanäle liegen außerhalb der Hoheitsgewässer Irans und vermeiden Blockaden sowie geopolitische Bedrohungen durch Iran.
5. Um den sicheren Durchgang von Schiffen durch die Straße von Hormus zu gewährleisten, wurden drei Schifffahrtsrouten festgelegt, jede mit einer Breite von 2 Seemeilen, oder 3 (2x3,6) km. Die östliche Route wird für Schiffe genutzt, die in den Persischen Golf einfahren, während die westliche für diejenigen bestimmt ist, die den Golf verlassen. Zwischen ihnen gibt es eine Trennung. Diese Routen werden durch Militärschiffe geschützt und überwacht.



6. **Hoher Ölverkehr:** Die Straße von Hormus, die zwischen Oman und Iran verläuft, verbindet den Persischen Golf mit dem Golf von Oman und dem Arabischen Meer. Diese Meerenge ist der wichtigste Knotenpunkt für den Öltransport weltweit, da hier große Mengen an Öl durchfließen. Im Jahr 2022 lag der Ölfluss durch die Meerenge bei durchschnittlich 21 Millionen Barrel pro Tag (b/d), was etwa 21% des weltweiten Verbrauchs von Flüssigölprodukten entspricht. In der ersten Hälfte des Jahres 2023 blieb der gesamte Ölfluss durch die Straße von Hormus im Vergleich zu 2022 relativ stabil, da der Anstieg des Flusses von Ölprodukten den Rückgang von Rohöl und Kondensaten teilweise ausglich.
7. Im Jahr 2018, laut der US-amerikanischen Energy Information Administration, passierten durchschnittlich 50 Tanker täglich die Meerenge, jeder mit einer durchschnittlichen Ladungswert von 100 Millionen Dollar. Statistiken zufolge fließen täglich rund 5 Milliarden Dollar an Treibstoff durch die Straße von Hormus, was etwa 35% des global per Schiff transportierten Öls ausmacht. Mehr als 50% dieses Öls wird in asiatische Märkte geschickt, einschließlich Japan, Indien, Südkorea und China.

MILITÄRISCHE UND WIRTSCHAFTLICHE KOSTEN:

1. **Hohe Ausgaben für die Navigationssicherheit:** Von 1976 bis 2020 wurden etwa 8 Billionen Dollar für die Gewährleistung einer sicheren Navigation von Mittelmeer bis zum Persischen Golf durch die Straße von Hormus ausgegeben, mit einem Durchschnitt von 150 Milliarden Dollar pro Jahr oder 410 Millionen Dollar pro Tag (laut Admiral Andrea Mucedola, einer prominenten Figur in der maritimen Strategie). Diese Zahlen beinhalten nicht die Unfälle, Verlust von Leben oder militärische Konflikte in der Region. Trotz erheblicher finanzieller und militärischer Investitionen bleibt die Meerenge ein gefährlicher und anfälliger Übergangspunkt.

LÖSUNG: BAU EINES NEUEN SEEKANALS

1. **Studie und Vorschlag:** Hydrotechnische Ingenieure haben die Situation im Detail analysiert und eine strategische Alternative vorgeschlagen, um die Straße von Hormus zu ersetzen. Die Lösung umfasst den Bau neuer Schifffahrtskanäle durch die Halbinsel Musandam oder die Vereinigten Arabischen Emirate, die die Straße von Hormus um 60-120 km umleiten. Der Bau dieses neuen Kanals würde die Seestrecke um 120-200 km verkürzen. Dieses Projekt umfasst einfache hydrotechnische Arbeiten und ist so konzipiert, dass eine sicherere und effizientere Route geschaffen wird, die Risiken reduziert und den Fortbestand des globalen Handels sichert.
2. **Ein innovativer Kanal:** Dieses Kanalprojekt stellt die geeignetste Lösung dar, um die derzeitige Abhängigkeit vom Öltransport durch die Straße von Hormus zu verringern und die Brennstoffversorgung für die globalen Märkte und Industrien zu gewährleisten.
3. **Der Ersatz der Straße von Hormus kann durch die Überlandreise der Schiffe erreicht werden. Die Kosten und Bauzeit werden halbiert. Oder die Kombinierte Alternative.**
4. **Kombinierte Alternative:** Eine weitere Alternative wird vorgeschlagen, um die Straße von Hormus zu umgehen. Sie umfasst den Transport von Öltankern über Schienen oder Autobahnen durch die Halbinsel Musandam oder die Vereinigten Arabischen Emirate. Dieses Projekt, das dem Panama-Kanal, Mexiko (Tehuantepec) und Thailand ähnelt, könnte auch für den Isthmus der Vereinigten Arabischen Emirate angewendet werden, der 70 km nicht überschreitet.
5. **FAZIT:** Der Mesopotamische Maritimes routen und das Projekt zur Umgehung der Straße von Hormus stellen wichtige infrastrukturelle Initiativen dar, um die dringenden geopolitischen, ökologischen und wirtschaftlichen Herausforderungen des Öltransports zu adressieren. Diese beiden Projekte eröffnen eine neue Ära für den Warenverkehr, die Bewegung von Menschen und die wirtschaftliche Aktivität auf dem größten globalen Markt, insbesondere im strategischen Dreieck Europa-Mittelmeer-Mittlerer Osten-Asien.

