



Metis

Studie

Szenarien für Europas Versorgungssicherheit bis 2035

Nr. 50 | Oktober 2026

Metis Studien geben die Meinung der Autor*innen wieder. Sie stellen nicht den Standpunkt der Bundeswehr, des Bundesministeriums der Verteidigung oder der Universität der Bundeswehr München dar. Metis Studien richten sich an die politische Praxis. Sie werten Fachliteratur, Reports, Presstexte sowie Hintergrundgespräche mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Ministerien und Denkfabriken aus. Auf Referenzen wird verzichtet. Rückfragen zu Quellen können per Email an die Autor*innen gerichtet werden.

Institut für
Strategie & Vorausschau

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie untersucht die Versorgungssicherheit Europas im Seeverkehr vor dem Hintergrund der seit 2023 anhaltenden Angriffe im Roten Meer und der Sperrung der Straße von Hormus im Jahr 2026. Sie entwickelt drei Szenarien bis 2035: eine überwachte Wiederöffnung der Seewege mit redundanten Ausweichrouten, eine dauerhaft verwaltete, jedoch

umstrittene Passage mit lediglich partiellen Umgehungen sowie die Konvergenz gleichzeitiger Schließungen am Golf, im Roten Meer und in Ostasien. Ihr gemeinsamer Befund lautet, dass Pipelines und Landkorridore die Verwundbarkeit europäischer Lieferketten mindern, den Seeverkehr jedoch in keinem Szenario ersetzen können.

Szenarien maritimer Lieferkettenunterbrechung für Europa 2035

Die Freiheit der Seewege zählt zu jenen Ordnungsbedingungen, die das europäische und insbesondere das deutsche Wirtschaftsmodell seit 1945 als gegeben vorausgesetzt hat. Seit November 2023 zwingen Angriffe der Huthi gegen die Handelsschifffahrt im Roten Meer Reedereien zur Umleitung um das Kap der Guten Hoffnung, was jeden Transit zwischen Asien und Europa um bis zu vierzehn Tage verlängert. Mit den US-israelischen Angriffen auf Iran seit Februar 2026 und der Sperrung der Straße von Hormus durch den Iran fiel der Verkehr durch die Meerenge binnen weniger Tage um etwa 90 Prozent. Rund 2000 Schiffe saßen im Persischen Golf fest und der Ölpreis stieg zeitweise auf 126 US-Dollar je Barrel. Mit der Einrichtung eines iranischen Transitregimes wurde die selektive Passage institutionalisiert. Drohnenangriffe auf kritische maritime Infrastrukturen auch außerhalb der Meerenge verdeutlichten zudem die Fragilität von Ausweichrouten und Produktionsstätten, die sich ebenso verwundbar erwiesen wie die Passage durch die Meerengen selbst. Für Europa ist dieser Befund doppelt relevant. Erstens verschiebt sich Versorgungssicherheit im Seeverkehr von einer logistischen Optimierungsaufgabe zu einer sicherheitspolitischen Kernkompetenz, weil Transitrechte, Versicherbarkeit und Hafenzugang zunehmend von politischen Entscheidungen Dritter abhängen. Zweitens liegt das eigentliche Risiko nicht allein in der Schließung eines einzelnen Nadelöhrs, sondern in der gleichzeitigen Störung mehrerer Routen, deren scheinbare Unabhängigkeit sich im Krisenfall als vernetzte Verwundbarkeit erweist.

Die Studie fragt daher, welche Routen bis 2035 relevante Volumina tragen können, wie belastbar sie unter Krisenbedingungen bleiben und welche Implikationen sich daraus für Europa und Deutschland ergeben. Der Zeithorizont 2035 ist bewusst gewählt. Erst in diesem Zeitraum können gegenwärtig finanzierte oder im Bau befindliche Ausweichinfrastrukturen überhaupt kommerziell wirksam werden. Die drei Szenarien sind als bedingte Möglichkeitspfade zu verstehen und nicht als Prognosen.

Theoretische Grundannahmen: *Weaponized Interdependence*

Die Szenarien stützen sich auf das Konzept der *Weaponized Interdependence* (WI). Finanz- und Produktionsnetzwerke tendieren aufgrund von Netzwerkeffekten zu einer *Hub-and-Spoke*-Struktur¹, in der wenige zentrale Knoten einen überproportionalen Anteil der Interaktionen bündeln. Staaten, deren Jurisdiktion diese Knoten erfasst, können zwei Effekte erzielen: einen *Panoptikum*-Effekt, der ihnen privilegierte Informationen über die Aktivitäten anderer verschafft, und einen *Chokepoint*-Effekt, mit dem sie Gegner von Netzwerkflüssen ausschließen.

¹ Eine *Hub-and-Spoke*-Struktur liegt vor, wenn Netzwerkflüsse nicht dezentral zwischen den Teilnehmern verlaufen, sondern über wenige zentrale Knoten gebündelt werden, über die ein Großteil der Verbindungen führt und deren Kontrolle die Beobachtung und Beschränkung des Zugangs ermöglicht.

Beides setzt asymmetrische Netzwerkstrukturen und innerstaatliche Institutionen voraus, die staatlichen Akteuren oder *Proxies* Zugriff auf die Knoten ermöglichen. Für den Seeverkehr ist das Konzept anschlussfähig, weil das maritime Transportnetz auf zwei Ebenen eine ausgeprägte Hub-Struktur aufweist. Die physische Ebene adressiert Meerengen, Häfen und Exportterminals, während die institutionelle Ebene Kriegsrisikoversicherung, Flaggenregister und den dollarbasierten Zahlungsverkehr umfasst. Geographische Engstellen erlauben einen territorialen *Chokepoint*-Effekt, über den verfügt, wer die Passage physisch an Bedingungen knüpfen kann. Netzwerktheoretisch sind Meerengen weniger Knoten als Engpässe, deren Kontrolle jedoch eine vergleichbare Wirkung entfaltet. Entscheidend ist die Kopplung beider Ebenen. Eine physische Bedrohung übersetzt sich über die Ausweisung von Risikogebieten durch den Versicherungsmarkt sowie über Prämien und Deckungsentzug in institutionellen Ausschluss, und zwar unabhängig davon, ob militärischer Schutz verfügbar ist.

Drei Mechanismen illustrieren seit 2023 wie sich die Instrumentalisierung maritimer Interdependenz vollzieht. Der erste ist die indirekte Aktivierung durch nicht staatliche Akteure. Die Huthi kontrollieren keinen Knoten, erzeugen aber mit kostengünstigen Wirkmitteln wie Drohnen, Raketen und unbemannten Überwasserfahrzeugen ein Risiko, das den institutionellen *Chokepoint* des Versicherungsmarktes auslöst. Sie suspendieren damit die Befahrbarkeit eines Seegebiets, ohne es kontrollieren zu müssen. Streng genommen erweitert dieser Mechanismus das Konzept, da nicht der Inhaber des Knotens diesen instrumentalisiert, sondern ein Dritter eine Marktreaktion auslöst. Der zweite Mechanismus ist die Territorialisierung eines geographischen Knotens durch einen Anrainerstaat. Mit dem Transitregime schafft Iran die innerstaatliche Institution, die nach WI die Voraussetzung für die Nutzung eines Knotens bildet. Es verwandelt ein völkerrechtlich begründetes Transitrecht in eine politisch vergebene Lizenz, die zugleich einen *Panoptikum*-Effekt über Schiffe, Ladungen oder Eigentümer und einen *Chokepoint*-Effekt über die selektive Zulassung nach Flagge und Eigentümer erzeugt. Der dritte Mechanismus ist die konditionierte Bereitstellung durch die USA. Sie verfügen mit dem Dollar-Clearing und dem Sanktionsrecht über die bedeutendsten institutionellen Knoten und mit ihren Seestreitkräften über die Fähigkeit zum Schutz der physischen Ebene, setzen beides jedoch zunehmend selektiv und an eigene Interessen gekoppelt ein. Dies betrifft auch die Energieversorgung, da Europa einen wachsenden Teil seines LNG aus den USA bezieht. Die Instrumentalisierung eines Knotens setzt für die Betroffenen Anreize, alternative Netzwerke aufzubauen, etwa Schattenflotten, nichtwestliche Versicherungslösungen, Alternativrouten und alternative Zahlungskonzepte. Jeder Einsatz verringert damit tendenziell die künftige Zentralität des Knotens, den er nutzt.

Die zentrale Frage lautet daher, in welchem Maße sich das maritime Netzwerk in konkurrierende Teilnetze fragmentiert. Für Europa folgt daraus eine strukturelle Asymmetrie, die sich von einer passiven Abhängigkeit unterscheidet. Europa ist, gemeinsam mit Großbritannien und Norwegen, auf der institutionellen Ebene stark. Kriegsrisiko- und Haftpflichtversicherung sowie Schiffsfinanzierung unterliegen überwiegend europäischer Jurisdiktion und ein erheblicher Teil der Welthandelsflotte befindet sich in europäischem Eigentum, wenngleich überwiegend unter fremder Flagge. Auf der physischen Ebene ist es dagegen schwach, weil es weder an den relevanten Engstellen territorial präsent ist noch über die militärischen Mittel verfügt, sie dauerhaft offenzuhalten. Die Akteure, die gegenwärtig Zugang verweigern, operieren auf der physischen Ebene und übersetzen ihre Wirkung in institutionellen Ausschluss. Im Roten Meer hat sich Europas institutionelle Stärke damit gegen die eigene Versorgung gewendet. Europas eigene Hebel wirken nur verweigernd und nicht herstellend, und ihr Einsatz beschleunigt den Aufbau jener Parallelnetze, die ihre Wirksamkeit untergraben.

Schlüsselfaktoren und Szenariologik

Die Szenarien werden entlang von vier Schlüsselfaktoren mit je drei Ausprägungen entwickelt. Der erste Faktor betrifft das Zugangsregime der Straße von Hormus, also die Frage, ob Passage auf Grundlage rechtlich vereinbarter Regeln, eines umstrittenen Transitregimes oder unter Bedingungen offener Interdiktions stattfindet. Der zweite Faktor erfasst den Bedrohungsumfang im Roten Meer und damit die Verfügbarkeit der Suezroute. Der dritte Faktor bemisst das Ausbautempo alternativer Routen, von Rohölpipelines bis zu eurasischen Landkorridoren. Der vierte Faktor betrifft das Risiko eines dritten Krisentheaters, insbesondere einer Krise um Taiwan, die ostasiatische Häfen und Produktionsnetzwerke erfasst. Entscheidend für die Szenariologik ist, dass die Faktoren nicht unabhängig voneinander variieren. Alternative Routen gewinnen ihren Wert gerade dann, wenn sie unter denselben Bedingungen verfügbar bleiben, unter denen bisherige Hauptrouten ausfallen. Dies ist nicht durchgängig gegeben. Die saudische Ost-West-Pipeline und die geplante Landbrücke enden am Roten Meer, so dass die Umgehung der Straße von Hormus strukturell an die Lage im Roten Meer gekoppelt ist. Zudem können die bestehenden Umgehungspipelines nur einen Bruchteil der rund 20 Millionen Barrel aufnehmen, die in Friedenszeiten täglich die Meerenge passieren, und die Kapazität eurasischer Landkorridore liegt um Größenordnungen unter dem Containerverkehr. Die drei Szenarien bilden Konstellationen ab, in denen sich die Ausprägungen wechselseitig verstärken.

		Szenarien		
		#1 — Best Case Wiedergeöffnete Seewege, redundante Routen	#2 — Probable Case Verwaltete Meerenge, partielle Umgehungen	#3 — Worst Case Konvergierende Schließungen
Schlüsselfaktoren	Zugangsregime Straße von Hormus	Überwachte Transitregeln und vereinbarte Anreize ermöglichen berechenbare Passage	- Umstrittenes Genehmigungsregime - Unterbrechungen wiederholen sich ohne Klärung	Angriffe und Versicherungsrückzug schränken die kommerzielle Passage drastisch ein
	Bedrohungsumfang Rotes Meer	- Jemen-Regelung reduziert Angriffe - Container- und Tankerverkehr kehren schrittweise zurück	- Selektive Rückkehr auf die Suezroute - Schiffe mit saudischem Bezug bleiben exponiert	- Angriffe im gesamten Roten Meer - Reedereien kehren zur Kaproute zurück
	Ausbautempo alternativer Routen	Finanzierte Pipeline- und Bahnverbindungen bis 2035 nutzbar	- Bestehende Bahn wächst - neue Verbindungen mit begrenzter Kapazität - Großkorridore unvollendet	Überlastung und beschädigte Exportterminals mindern nutzbare Alternativen
	Drittes Krisentheater	- Keine weitere Regionalkrise - übrige Seewege verfügbar	- Episodische Belastungen andernorts - keine gleichzeitige Schließung	Eskalation zwischen den USA und China um Taiwan stört Häfen und Netzwerke während der Golfschließung
Auswirkung auf Europa		Mittel (positiv)	Mittel (negativ)	Hoch (negativ)

Tabelle 1 Übersicht der Szenarien und Ausprägungen der Schlüsselfaktoren. Die Auswirkung auf Europa bezeichnet eine qualitative Einschätzung gegenüber der Lage 2026. | Eigene Darstellung des Autors.

Szenario #1 — Best Case Wiedergeöffnete Seewege, redundante Routen

Nach wiederholt gescheiterten Waffenruhen verständigen sich USA und Iran unter omanischer Vermittlung auf ein überwachtes Passageregime für die Straße von Hormus. Transitregeln und ein Schlichtungsmechanismus schaffen berechenbare Bedingungen. Etwaige Gebühren werden treuhänderisch verwahrt und bei Verstößen einbehalten. Unterbrechungen werden für Iran damit kostspielig, während die USA verlässlichen Zugang erhalten, ohne eine dauerhafte maritime Präsenz aufrechterhalten zu müssen. Eine separate Regelung im Jemen reduziert die Angriffe auf Handelsschiffe. Reedereien kehren nach einer Serie sicherer Passagen vollständig auf die Suezroute zurück, Tankerbetreiber und Versicherer folgen zögerlicher. Da sichere Transits das Vertrauen der Märkte schrittweise wiederherstellen, verläuft die Normalisierung als Prozess, der sich über mehrere Jahre erstreckt. Investitionen in Ausweichinfrastruktur werden fortgeführt, eine zweite Rohölpipeline der Emirate nach Fujairah geht 2027 in Betrieb und die saudische Ost-West-Pipeline wird erweitert. Der Mittlere Korridor über das Kaspische Meer gewinnt durch Hafen- und Bahnprojekte an Verlässlichkeit. Der India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) wird durch einzelne Projekte vorangetrieben. Bis 2035 steht damit zumindest einem beachtlichen Anteil der Güter eine nutzbare Zweitroute über Land zur Verfügung.

Für Europa bedeutet dieses Szenario eine Entlastung, aber keine Rückkehr zum Zustand vor 2023. Kürzere Transitzeiten setzen zuvor durch Umwege gebundenen Schiffsraum frei, senken Fracht- und Versicherungskosten und führen Volumen zu den Mittelmeerhäfen zurück. Zugleich stabilisieren sich die europäischen Energiepreise. Die Verwundbarkeit nimmt ab, verlagert sich jedoch von den Transitrouten auf die Belastbarkeit der Vereinbarung. Für das kommerzielle Vertrauen ist daher die glaubwürdige Reaktion auf einen ersten schwerwiegenden Verstoß entscheidender als die ursprüngliche Erklärung. Da die Huthi weiterhin über Waffen und eigene politische Ziele verfügen, kann Golfdiplomatie allein die Passierbarkeit des Roten Meeres nicht garantieren. Sicherheitspolitisch birgt die Entspannung zudem das Risiko, dass der Handlungsdruck sinkt, maritime Beiträge zugunsten der Ostflanke reduziert und begonnene Resilienzinvestitionen zurückgefahren werden. Europa würde damit gerade jene Fähigkeiten schwächen, die es bei einem Bruch der Vereinbarung benötigt.

Aus WI-Perspektive bleibt das Szenario ambivalent. Der *Chokepoint*-Effekt der Meerenge wird nicht aufgehoben, sondern institutionell eingehegt. Iran behält damit strukturelle Mitkontrolle über einen zentralen maritimen Knoten. Zugleich erzeugt das Transitregime einen *Panoptikum*-Effekt, da die gewonnenen Informationen über Schiffe und Ladungen bei einem Bruch der Vereinbarung unmittelbar für selektive Zugangsverweigerung genutzt werden.

Transits beruhen damit weniger auf bedingungslos geltendem Recht als auf einem reziproken Arrangement, dessen Stabilität von den fortlaufenden Kosten-Nutzen-Kalkülen der Beteiligten abhängt. Die Fragmentierung des maritimen Netzwerks bleibt begrenzt, da die Rückkehr der Versicherer die Kopplung physischer und institutioneller Risiken abschwächt und Anreize für Parallelnetze reduziert. Europa bleibt dabei primär Nutznießer statt Mitgestalter. Seine Versicherungs- und Finanzdienste beeinflussen zwar Tempo und Umfang der Normalisierung, begründen jedoch weder maßgeblichen Einfluss auf die Vereinbarung noch die Fähigkeit, ihren Fortbestand im Konfliktfall durchzusetzen.

Szenario #2 — Plausible Case Verwaltete Meerenge, partielle Umgehungen

Die Spannungen in der Straße von Hormus bestehen fort, ohne die Passagerechte grundsätzlich zu klären. Iran hält an einem selektiven Transitregime fest und differenziert nach Schiff, Ladung und Flagge. Die USA behalten Gegenmaßnahmen bei, vermeiden jedoch die Eskalation. Der Verkehr erholt sich nur partiell und bleibt unter dem Vorkriegsniveau, da Transitgenehmigungen und Versicherungsverfügbarkeit den Linienverkehr begrenzen. Reedereien operieren dort, wo erwartete Erlöse die zusätzlichen Sicherheits- und Versicherungskosten decken. Auch die Rückkehr auf die Suezroute bleibt selektiv, da Betreiber das Risiko bestimmen, wobei Schiffe mit saudischem, israelischem, amerikanischem oder britischem Bezug besonders gefährdet bleiben und ein Teil der Transits weiterhin über Umwege geführt wird. Ausweichinfrastrukturen übernehmen zusätzliches Volumen, können die Meerengen

jedoch nicht substituieren. Güterbahnnetz und Ostküstenhäfen außerhalb von Hormus expandieren, bleiben aber durch Terminalkapazitäten begrenzt während Pipelines weder Container- noch LNG-Transporte ersetzen. Der Mittlere Landkorridor gewinnt an Bedeutung, bleibt jedoch gegenüber Angriffen exponiert, da zahlreiche Bahn- und Pipelinetrassen durch den Wirkungsbereich Irans und seiner *Proxies* verlaufen. Die Arktisroute bleibt eine saisonale Nischenoption unter russischer Kontrolle. Bis 2035 dürften daher einzelne Landverbindungen für ausgewählte Güter an Bedeutung gewinnen, während großskalige Alternativkorridore unvollständig bleiben.

Für Europa und Deutschland verfestigt sich damit kein akuter Krisenzustand, sondern eine strukturelle Dauerbelastung. Frachtzuschläge erhöhen Importkosten, während Verzögerungen das Risiko von Engpässen bei Industrievorprodukten steigern. Europäische Beschaffung schützt nur begrenzt, da auch die Zulieferer der Vorprodukte von gefährdeten Routen abhängen. Unternehmen können daher von Knappheiten betroffen sein, ohne direkt aus der Golfregion oder Asien zu importieren. Für Deutschland fällt dieser Effekt besonders stark aus, da die Industrie auf international verzweigten *Just-in-time*-Vorleistungsketten beruht und insbesondere mittelständische Unternehmen nur begrenzte Lager- und Einkaufskapazitäten besitzen. Hinzu kommt anhaltende Energiepreisvolatilität, weil Europa bei Störungen katarischer Exporte mit asiatischen Abnehmern um Ersatzmengen konkurriert. Das Szenario bewegt sich daher zwischen gradueller Entspannung bei steigenden Transitzahlen und wachsender Versicherungsverfügbarkeit und erneuter Eskalation infolge von Angriffen oder Lieferkettenausfällen.



In der Logik der WI entspricht dies der dauerhaften Instrumentalisierung eines maritimen Knotens unterhalb der Schwelle vollständiger Schließung. Das Transitregime verbindet *Panoptikum*- und *Chokepoint*-Effekt, indem Transits faktisch von bilateralen Beziehungen abhängig werden. Gerade die Selektivität stabilisiert kurzfristig das System, weil sie Drittstaaten Anreize setzt, individuelle Arrangements mit dem Knotenbesitzer zu suchen. Langfristig fragmentiert sich dadurch das globale maritime Netzwerk in Teilnetze unterschiedlicher Zugangsberechtigung, deren Grenzen weniger geographisch als politisch bestimmt sind. Aus heutiger Sicht erscheint dieses Szenario besonders plausibel, weil dauerhafte Friktion geringere politische Zugeständnisse erfordert als eine umfassende Regelung. Iran behält seinen strategischen Hebel, die USA vermeiden einen größeren Krieg, und die partielle Normalisierung erlaubt beiden Seiten, Fortschritte zu reklamieren, ohne die Passagerechte abschließend zu klären. Voraussetzung ist jedoch, dass beide Seiten diese Friktion über nahezu ein Jahrzehnt für tragbar halten; eine Annahme, deren Plausibilität mit zunehmender Dauer abnimmt. Für Europa liegt das zentrale Risiko in der Normalisierung der Verwundbarkeit. Die Kosten werden als Standortnachteil internalisiert, während sich Reedereien und Versicherer faktisch den Passage- und Zulassungskriterien eines Drittstaats unterwerfen. Die Abhängigkeit von Akteuren, auf deren Entscheidungen Europa nur begrenzten Einfluss hat, wird damit zur strukturellen Geschäftsgrundlage.

Szenario 3 — Worst Case Konvergierende Schließungen

Eine erneute militärische Eskalation zwischen den USA und Iran lässt das Passagearrangement in der Straße von Hormus kollabieren. Die Verhandlungen werden ausgesetzt, Iran nimmt die Interdiktion wieder auf. Der Rückzug der Kriegsrisikoversicherer verstärkt das Ausfallrisiko, sodass der kommerzielle Zugang selbst bei verfügbarer Marineeskorte deutlich sinkt. Parallel intensivieren die Huthi ihre Angriffe im Roten Meer. Reedereien revidieren daraufhin ihre Rückkehr zur Suezroute. Angriffe auf Exportanlagen reduzieren zugleich den nutzbaren Pipelinedurchsatz. Die Umgehung der Meerenge garantiert damit keinen funktionsfähigen Ausfuhrhafen mehr. Für katarisches und emiratisches LNG fehlt weiterhin eine gleichwertige Alternativroute. Gleichzeitig eskaliert der Konflikt zwischen den USA und China um Taiwan. Chinesischer militärischer Druck und amerikanische Gegenmaßnahmen erfassen ostasiatische Häfen und Produktionsstandorte. Aufgrund der chinesischen Konzentration von Containerfertigung und Schiffbau erfasst die Eskalation das globale maritime Netzwerk. Gegenseitige Sanktionen gegen Reedereien, differenzierte Hafengebühren nach Eigentümer oder Flagge und eingeschränkte Versicherungsdeckung fragmentieren die globalen Handelsflotten. Umgeleitete Ladungen

überlasten verbleibende Ausweichhäfen. Die Kaproute bleibt befahrbar, bindet jedoch zusätzliche Schiffe und Container und verteuert den Asien-Europa-Verkehr. Luftfracht kompensiert Ausfälle nur bei dringenden, hochwertigen Gütern, während die Arktisroute für westliche Staaten aufgrund russischer Kontrolle und russisch-chinesischer Kooperation faktisch entfällt. Sanktionen schließen zudem einzelne Rohstoffe und *Dual-Use*-Komponenten vom Transport aus. Die Konstellation entspricht damit in wesentlichen Zügen der in „Worst Cases II“ entwickelten Malakka-Krise, erweitert um konvergierende Seewegunterbrechungen infolge systemischer Rivalität.²

Für Europa ergeben sich vier strukturelle Folgen. Erstens wird die maritime Krise zur Energiekrise. Da Europa nur einen begrenzten Teil seines LNG direkt aus Katar bezieht, wirkt der Ausfall primär über den Weltmarktpreis. Der Wettbewerb um Ersatzmengen für entfallendes Golf-LNG erhöht die Preise, erzwingt Nachfragereduktionen in exponierten Volkswirtschaften und belastet die energieintensive Industrie. Zweitens brechen Lieferketten gleichzeitig aus zwei Richtungen ein. Chemische Zwischenprodukte aus dem Golf sowie elektronische, pharmazeutische und industrielle Vorprodukte aus Ostasien. Drittens steigt die gleichzeitige Nachfrage nach europäischen Marinekräften im Roten Meer, am Golf und potenziell im Indo-Pazifik, während die Verpflichtungen an NATO-Ostflanke und Nordatlantik fortbestehen. Viertens wächst der Druck, Alternativen zu nutzen, deren Knoten teils unter gegnerischer Jurisdiktion stehen, etwa die Nördliche Seeroute und Schienenverbindungen über Russland, Belarus oder Iran. Europa gerät damit zwischen konkurrierende amerikanische und chinesische Teilnetze, deren Zugangsbedingungen sich wechselseitig ausschließen.

In der Logik der WI beschreibt die Konvergenz der Schließungen ein Szenario, in dem mehrere Akteure ihre Knotenpositionen gleichzeitig instrumentalisieren und die Kopplung physischer und institutioneller Ebenen die Wirkung multipliziert. Iran nutzt seinen geographischen Knoten am Golf, China seine Positionen als Produktions- und Hafennetzwerk, die USA Dollar-Clearing, Sanktionsrecht und Versicherungszugang als institutionelle Knoten. Iran und China erzeugen damit – koordiniert oder opportunistisch – in mehreren Theatern zugleich *Chokepoint*-Effekte. Die institutionellen Knoten westlicher Staaten können Zugang verweigern, aber keinen Zugang herstellen. Das maritime Netzwerk fragmentiert sich offen in konkurrierende Teilnetze entlang der Konfliktlinien zwischen den USA und China. Für Europa bedeutet dies den gleichzeitigen Ausfall eines erheblichen Teils jener Verbindungen, auf denen sein Wohlstand beruht.

² Siehe „Worst Cases II“, Metis Studie Nr. 49 (Juni 2026).

Stärkung westlicher Thalassokratie – Handlungsempfehlungen für EU und Deutschland

Aus den Szenarien folgt für Europa und Deutschland, maritime Versorgungssicherheit als Bestandteil von Gesamtverteidigung und wirtschaftlicher Sicherheit zu behandeln. Seewege können nicht länger als neutrale Infrastruktur vorausgesetzt werden, sondern sind zu Instrumenten jener Akteure geworden, die zentrale Knoten kontrollieren. Handlungsempfehlungen müssen daher über die Verhinderung einzelner Meerengenschließungen hinausgehen und auf Versorgungssicherheit unter gleichzeitiger Störung mehrerer Routen sowie auf die Fragmentierung des maritimen Netzwerks in konkurrierende Teilnetze zielen. Aus der Logik der WI ergeben sich drei Handlungsfelder: erstens die Stärkung der physischen Ebene, auf der Europa derzeit Defizite aufweist; zweitens die Nutzung und Absicherung institutioneller Knoten, auf denen europäische Stärke beruht; drittens die strukturelle Verbesserung der eigenen Netzwerkposition durch Verringerung der Abhängigkeit von Knoten unter gegnerischer Jurisdiktion. Übergeordnet ist damit ein Wechsel von einer auf Effizienz unter Normalbedingungen ausgerichteten Versorgungslogik zu einer Resilienzlogik erforderlich, die Durchhaltbarkeit bei simultanen Seewegunterbrechungen priorisiert. Die drei Handlungsfelder sind komplementär.

Projektionsfähigkeit ohne Versicherbarkeit schützt Schiffe, die nicht fahren; institutionelle Hebel ohne physische Präsenz können Zugang verweigern, aber nicht sichern, und eine veränderte Netzwerkposition ohne Schutz alternativer Routen verlagert lediglich Verwundbarkeiten. Das zentrale Risiko liegt daher weniger in der Schließung einer einzelnen Meerenge als in scheinbarer Redundanz. Alternativrouten erhöhen Resilienz nur, wenn sie nicht dieselben physischen oder institutionellen Knoten wie die Hauptroute teilen.

Physische Ebene:

Maritime Projektionsfähigkeit

Die Szenarien zeigen, dass Europa den Zugang zu kritischen Seewegen nicht eigenständig sichern kann, solange es auf die konditionierte Bereitstellung amerikanischer Seemacht angewiesen bleibt. Deutschland sollte daher gemeinsam mit seinen Partnern die maritime Projektionsfähigkeit Europas gezielt stärken. Maßstab ist nicht globale Seekontrolle, sondern die Fähigkeit, europäische Versorgungsströme entlang kritischer Seeverbindungslinien vom Nordatlantik über Mittelmeer und Rotes Meer bis in den westlichen Indischen Ozean über längere Zeit selbstständig zu schützen. Langfristig sollte eine dauerhaft verfügbare europäische Trägerkampfguppe den Kern dieser Fähigkeit bilden.



Sie könnte auf französischen und italienischen Trägerkapazitäten aufbauen und durch britische Kräfte ergänzt werden, sodass rotationsbedingt kontinuierlich ein Träger verfügbar ist. Da militärische Präsenz kommerziellen Zugang bei einem Rückzug der Versicherer allein nicht gewährleistet, müsste diese Fähigkeit mit staatlich gestützter Kriegsrisikodeckung verbunden werden. Deutschland kann ohne eigenen Träger durch Luftverteidigungsfregatten, U-Boote, Versorgungsschiffe und maritime Aufklärung zentrale Beiträge leisten. Ein solcher Verband würde eine dauerhafte europäische Präsenz in einem Krisentheater ermöglichen, nationale Kräfte für andere Räume freisetzen und zugleich die USA im Atlantik, Mittelmeer oder westlichen Indischen Ozean entlasten. Dies stärkt die transatlantische Lastenteilung und verringert das Risiko, dass amerikanischer Schutz europäischer Seeverbindungslinien bei einer parallelen Krise um Taiwan entfällt.³ Kurzfristig benötigen die Deutsche Marine und ihre Partner skalierbare Fähigkeiten zur Abwehr von Drohnen, Seezielflugkörpern und unbemannten Überwasserfahrzeugen sowie zum Geleitschutz. Die Angriffe im Roten Meer und am Golf haben die Kostenasymmetrie zwischen Angriff und Verteidigung deutlich offengelegt. Erforderlich sind zudem gesicherte Stütz- und Versorgungspunkte entlang kritischer Seeverbindungslinien, ausreichende Munitionsbestände und seegestützte Versorgungskapazitäten für länger andauernde Einsätze fern europäischer Häfen. Die 2024 eingerichtete EU-Operation Aspides bietet hierfür ein Modell, das über befristete Mandate hinaus verstetigt und enger mit regionalen Partnern verzahnt werden sollte. Die daraus entstehende Ressourcenkonkurrenz mit Ostflanke und Nordatlantik ist offen zu benennen und darf nicht durch Symbolpräsenz kaschiert werden.⁴

Institutionelle Ebene:

Europäische Knoten nutzen und schützen

Europa verfügt auf der institutionellen Ebene über Hebel, die bislang vor allem verweigernd wirken. Da der Rückzug privater Versicherer kommerziellen Zugang auch bei militärischem Schutz unterbinden kann, sollte Deutschland auf eine staatlich gestützte europäische Kriegsrisikodeckung hinwirken. Sie würde einen institutionellen Knoten schaffen, der Zugang nicht nur verweigern, sondern herstellen kann, und verhindern, dass private Versicherungsentscheidungen faktisch über die Versorgung ganzer Volkswirtschaften bestimmen. Da zentrale

Versicherungs- und Finanzkapazitäten im Vereinigten Königreich und in Norwegen liegen, ist hierfür eine verbindliche Koordinierung über die EU hinaus erforderlich. Ebenso zentral ist die Verfügbarkeit von Schiffsraum und Seeleuten für europäische Versorgungsinteressen. Reedereien und Charterer entscheiden im Krisenfall primär nach kommerziellen Risikoerwägungen. Europa sollte daher einen Mindestbestand an Tonnage unter europäischer Flagge oder über vertraglich gesicherte Charterreserven für krisenrelevante Güter vorhalten. Die Flagge schafft dabei die Jurisdiktion, die staatlichen Zugriff auf diese Kapazitäten ermöglicht. Erforderlich sind Anreize zur Rückbeflaggung, die Ausbildung nautischen Personals und rechtliche Vorkehrungen für den Einsatz im Spannungs- und Verteidigungsfall. Angesichts der hohen Konzentration von Schiffbau und Containerfertigung in China ist zudem zu prüfen, welche Mindestkapazitäten für den Bau von Handelsschiffen in Europa erhalten oder wiederaufgebaut werden müssen. Umgekehrt sind fremde Knoten innerhalb Europas systematisch zu begrenzen. Chinesische Beteiligungen an Terminals wie Piräus und Hamburg sowie Logistikdatenplattformen können *Panoptikum*-Effekte über europäische Warenströme erzeugen und im Krisenfall *Chokepoint*-Funktionen entfalten. Investitionsprüfung und Anforderungen an Datenhoheit in kritischer maritimer Infrastruktur sind entsprechend auszurichten. Eigene institutionelle Hebel sollten jedoch zurückhaltend eingesetzt werden, da ihre Instrumentalisierung den Aufbau von Parallelnetzen beschleunigen und die europäische Hebelwirkung langfristig schwächen kann.

Schließlich erfordert maritime Versorgungssicherheit ein integriertes Lagebild. Reedereien, Versicherer, Hafenbetreiber und kommerzielle Satellitenanbieter verfügen über Frühwarn-, Routen- und Ortungsdaten, die staatliche Stellen nicht vollständig ersetzen können. Sie sollten daher bereits vor Krisen über institutionalisierte Krisenstäbe und rechtlich vorbereitete Datenaustauschmechanismen eingebunden werden. Europa würde damit einen eigenen *Panoptikum*-Effekt über die Netzwerke schaffen, auf denen seine Versorgung beruht.

Netzwerkebene:

De-risking, Re-Regionalisierung und Partnerschaften

Die Szenarien zeigen, dass Redundanz nur dann Resilienz schafft, wenn Ausweichverbindungen keine kritischen Knoten mit der Hauptroute teilen. Daraus folgt die Notwendigkeit, die europäische Netzwerkposition strukturell zu verändern. Deutschland sollte *De-risking* dort priorisieren, wo Abhängigkeiten von Knoten unter gegnerischer Jurisdiktion die Versorgungssicherheit gefährden. Ein vollständiges *Decoupling* wäre weder wirtschaftlich tragfähig noch strategisch sinnvoll, da es die Fragmentierung des globalen maritimen Netzwerks beschleunigen würde.

³ Siehe „Entlastung und Engagement – Deutsche Impulse für eine verstärkte transatlantische Zusammenarbeit“, Metis Studie Nr. 22 (Januar 2021).

⁴ Siehe „Abschreckung“, Metis Studie Nr. 45 (November 2025).



Maßstab bleibt daher die Reduktion einseitiger Abhängigkeiten, wie sie der Critical Raw Materials Act der EU bereits mit Zielwerten für Abbau, Verarbeitung, Recycling und Bezugsanteile aus einzelnen Drittstaaten vorgibt. Ergänzend ist die Re-Regionalisierung kritischer Wertschöpfung innerhalb der EU voranzutreiben. Die Verlagerung ausgewählter Fertigungsschritte nach Mittel-, Ost- und Südeuropa verkürzt Lieferketten und reduziert die globale Exposition. *Nearshoring* kann diese Strategie erweitern, sofern neue Standorte nicht von denselben Transitrouen abhängen. *Friendshoring* verlagert Bezugsquellen auf Partner, deren Knoten im Krisenfall voraussichtlich nicht gegen Europa instrumentalisiert werden. Parallel sollten strategische Erdöl- und Erdgasreserven um Mindestbestände kritischer Vorprodukte ergänzt, das Sicherstellungs- und Vorsorge-recht auf den Zugriff auf Transport- und Hafenkapazitäten überprüft und die LNG-Bezugs- und Speicherpolitik auf Szenarien simultaner Ausfälle ausgerichtet werden.

Für *Friendshoring* sind insbesondere Indien und Brasilien relevant. Indien verbindet seine Lage mit wachsender maritimer Leistungsfähigkeit, dem *Information Fusion Centre* für die Region und seiner Rolle als Ausgangspunkt von IMEC. Engere maritime Zusammenarbeit, gemeinsamer Schutz von Seeverbindungs-linien und eine stärkere Einbindung in europäische Lieferketten könnten die Abhängigkeit von chinesischen Produktionsknoten verringern, jedoch nicht die Exposition gegenüber Rotem Meer, Bab el-Mandeb und Suez. Brasilien ist vor allem als Rohstoffpartner mit bedeutenden Vorkommen an Seltenen Erden relevant.

Das EU-Mercosur-Abkommen bietet hierfür einen handelspolitischen Rahmen, der um sicherheitspolitische Kooperation im Südatlantik ergänzt werden sollte.

Auch ein strategisches Re-Engagement in Afrika ist erforderlich. Erstens wird die Kaproute bei Ausfall von Suez zur zentralen Verbindung zwischen Asien und Europa, womit Leistungsfähigkeit und Sicherheit west- und süd-afrikanischer Häfen unmittelbar europäische Interessen berühren. Zweitens verfügt Afrika über bedeutende Vorkommen an Ressourcen, deren Förderung und Verarbeitung vielfach von chinesischen und russischen Akteuren geprägt wird. Ein wettbewerbsfähiges europäisches Angebot muss deshalb Rohstoffzugang, Infrastruktur und Sicherheitskooperation verbinden. Kanada und Grönland eröffnen die Möglichkeit, kritische Rohstoffe über transatlantische Lieferwege zu beziehen, die keine der hier untersuchten Meerengen passieren. Bestehende Rohstoffpartnerschaften sollten daher stärker mit Investitionen in Abbau und insbesondere Verarbeitung unterlegt werden, da die strategische Abhängigkeit von China vor allem in der Weiterverarbeitung liegt. Grönland besitzt zudem aufgrund seiner Lage im Nordatlantik und an arktischen Seewegen sicherheitspolitische Bedeutung; europäisches Engagement verhindert, dass die Gestaltung dieser Knoten allein anderen Akteuren überlassen bleibt. Ergänzend sind Japan und Südkorea im Schiffbau einzubeziehen, auch wenn deren Lieferwege nach Europa weiterhin den analysierten maritimen Engstellen ausgesetzt sind.

IMPRESSUM

Herausgeber

Metis Institut
für Strategie und Vorausschau

Universität der Bundeswehr München

Web: metis.unibw.de

Bluesky: [@metis.unibw.de](https://bsky.app/profile/@metis.unibw.de)

LinkedIn: [linkedin.com/company/
metis-institute-for-strategy-and-foresight/](https://www.linkedin.com/company/metis-institute-for-strategy-and-foresight/)

Autor

Dr. Konstantinos Tsetsos

metis@unibw.de

Creative Director

Christoph Ph. Nick, M.A.

Zum Staunen* | zum-staunen.de

Lektorat, Layout, Design

Zum Staunen* — WissKomm Kreativstudio

Bildnachweis

Titel:

Photo von Dimitris Panagiotaras auf Unsplash |

Bearbeitung: horizontale Spiegelung

S. 5:

Photo von Shwan auf Unsplash

S. 7:

Photo von Zetong Li auf Unsplash

ISSN-2627-0587

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons Lizenz** vom Typ
Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0
International zugänglich.

