Model **United Nations**
Schleswig-Holstein

Gremientext - WiSo

Geopolitische Instrumentalisierung von Meerengen

Kurzzusammenfassung

Freier Welthandel ist ein Wohlstandsgarant für die internationale Gemeinschaft. Ein Eckpfeiler ist dabei das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)*, das u.a. internationale Meerengen und deren kostenlose Passage regelt. Die Blockade der Straße von Hormus zeigt, wie verwundbar dieses System ist: Energie- und Düngemittelpreise steigen, sozioökonomisch schwächere Staaten leiden am stärksten. Es wird die Aufgabe des *Wirtschafts- und Sozialrates (WiSo)* sein, Instrumente und damit verbundene Bündnisse zu finden, die den Inhalt des *UNCLOS* wirksam bewahren und dem maritimen Welthandel eine Zukunftsperspektive bieten.

Diskussionspunkte

- Reichen die bestehenden Regeln des Seerechtsübereinkommens zur *Transitdurchfahrt* aus, um Blockaden internationaler Meerengen zu verhindern? Wenn nicht: Welche ergänzenden Vereinbarungen oder Sanktionsmechanismen sollte die Staatengemeinschaft schaffen und wie können Übereinkünfte mit Staaten gefunden werden, die das Seerechtsübereinkommen nicht ratifiziert haben?

- Besteht die Notwendigkeit, ein Komitee innerhalb der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (*International Maritime Organization, IMO*) zu schaffen, das die Verantwortung für die Überwachung der maritimen Handelswege übernimmt und im Fall von drohenden Blockaden möglichst frühzeitig Warnungen an Reedereien und die internationale Gemeinschaft ausspricht? Wenn ja: Mit welchen Datenquellen und Befugnissen?

- Sollte die internationale Gemeinschaft ihre Anstrengungen verstärken, die Handelswege existenznotwendiger Güter (Nahrung, Energie u. Ä.) breiter zu diversifizieren, und bedarf es hierfür auch koordinierter internationaler Investitionen in Infrastrukturprojekte wie Pipelines?

- Da die Blockade einer bedeutenden Meerenge insbesondere sozioökonomisch schwächere Staaten überproportional trifft: Ist es notwendig, im Rahmen der United Nations Conference on Trade and Development (*UNCTAD*) ein ständiges Gremium einzurichten, das sich im Falle solcher Blockaden gezielt für die Interessen finanziell schwächer aufgestellter Länder einsetzt? Wenn ja: Mit welchen Aufgaben und Mitteln?

- Sollte es darüber hinaus Mechanismen geben, die, trotz maritimer Blockaden, die Lebensmittel- und Energiezufuhr vor allem in sozioökonomisch schwächeren Staaten sicherstellen? Welche Mechanismen (etwa strategische Reserven oder Vorrang-Lieferungen) können die Lebensmittel- und Energieversorgung sozioökonomisch schwächerer Staaten während einer Blockade sichern, und wer finanziert sie?

- In welchem Rahmen sollten private, profitorientierte Unternehmen in den internationalen Prozess von Diversifikation der Handelswege, Beratungen bei Engpässen und Hilfeleistungen an sozioökonomisch schwächere Staaten beteiligt sein?

- Inwiefern muss das Thema Ökologie, als eines der Hauptanliegen des *WiSo*, auch beim Schutz internationaler Handelsrouten und Meerengen vor geopolitischer Instrumentalisierung mitgedacht werden?

Hauptteil

Einleitung

Der freie Warenverkehr über die Weltmeere ist ein Wohlstandsgarant für die internationale Gemeinschaft: Rund 90 Prozent aller Waren, die weltweit konsumiert oder industriell weiterverarbeitet werden, gelangen über den Seeweg an ihr Ziel. Zwar sorgen die maritimen Handelsrouten seit jeher für steigenden Wohlstand, mit katastrophalen Folgen ist allerdings umgekehrt zu rechnen, wenn Seewege plötzlich nicht mehr passierbar sind. Aktuelle Ereignisse belegen das.
Gerade die wenigen Meerengen, durch die ein Großteil des Schiffsverkehrs geschleust wird, sind für unfreiwillige oder bewusste Blockaden anfällig. So geschah es im Februar und den folgenden Monaten 2026, als zunächst der Iran und in der Folge auch die USA

die Straße von Hormus faktisch blockierten. Vor allem Öl- und Gastanker konnten die nur etwa 30 Kilometer breite Meerenge nicht mehr passieren und mussten wochenlang im Golf von Oman warten. Der Ölpreis stieg zeitweise auf über 100 US-Dollar pro Barrel an. Inselstaaten und finanziell schwächer aufgestellte Staaten litten besonders. Dabei hätte die Situation noch viel schwerwiegendere Folgen haben können (siehe Quelle 5). Die Blockade verstößt nach Auffassung der meisten Staaten gegen geltendes Seerecht, doch der Sicherheitsrat verabschiedete lediglich eine Resolution, die erneut auf das Recht der freien *Transitdurchfahrt* hinweist (S/RES/2817).



Die *Aeolian Vision* auf dem Nord-Ostseekanal.

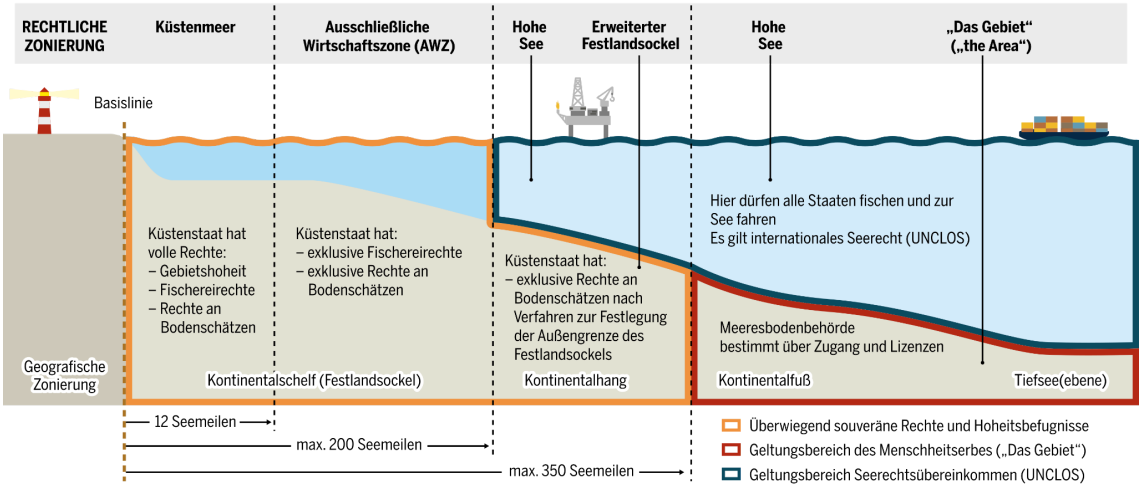
Jens Dohrn, CC BY-SA 4.0, via Wikimedia Commons
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fd/Aeolian_Vision_2012-04-15_JDohrn.jpg

Auf der Konferenz liegt es deshalb am Wirtschafts- und Sozialrat, geeint die Instrumentalisierung maritimer Handelswege durch staatliche wie nicht-staatliche Akteure zu verurteilen und den Welthandel durch abgestimmte Maßnahmen resilienter zu gestalten. Damit der maritime Handel weiterhin Wohlstand garantieren kann, fragt

sich das Gremium auf der Konferenz: Wie können Meerengen institutionell und strukturell abgesichert werden? Muss eine Diversifikation von Handelsrouten angestrebt und Frühwarnsysteme eingerichtet werden, damit der Zugang zu Lebensmitteln und Energie fortwährend gewährleistet werden kann?

Hintergrund und Grundsätzliches

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen wurde von 171 Staaten unterzeichnet und ratifiziert und bildet damit die Grundlage für den Handel zur See. Verabschiedet 1982 löst es die vier Genfer Seerechtskonventionen ab und regelt zum ersten Mal einheitlich die Abgrenzung verschiedener Meereszonen untereinander. Das Übereinkommen definiert bspw. Meerengen, *Küstenmeere, Ausschließliche Wirtschaftszonen (AWZ)* und regelt dadurch eindeutig, in welchen Zonen welche Souveränitätsrechte gelten. Des Weiteren regelt das Abkommen, wie Streit auf Hoher See beigelegt wird, etabliert den Internationalen Seegerichtshof und schafft Regeln im Bereich des Umweltschutzes. Auf den jährlich stattfindenden Vertrags-Konferenzen wird über die Einhaltung des Abkommens beraten.



Petra Böckmann, CC BY 4.0, via Wikimedia Commonshttps://de.wikipedia.org/wiki/Ausschlie%C3%9Fliche_Wirtschaftszone#/media/Datei:Die_Definition_der_unterschiedlichen_Meereszonen_im_Seevoelkerrecht.svg

Während das *Küstenmeer* nur maximal 12 *Seemeilen* ins offene Meer reicht, ist die *Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ)* um mehr als das 15-fache größer und kann eine Breite von maximal 370 Kilometern haben. Das *Küstenmeer* zählt zum Staatsgebiet, ist aber wie die *AWZ* von Container- und Handelsschiffen befahrbar, solange sie sich an geltendes Recht halten. Für den internationalen Handel ist dieser Grundsatz die Voraussetzung dafür, dass Ware global transportiert werden kann. Auch zwischen *AWZ* und der Hohen See gilt das Recht auf ,,Freiheit der Schifffahrt" (Artikel 87, *UNCLOS*). Außerdem schließt das Abkommen das Erheben von Gebühren für die Durchfahrt von Schiffen aus.

Künstliche Wasserstraßen wie der Suez-, Panama- oder Nord-Ostsee-Kanal fallen nicht unter diese Regeln; dort können Staaten, die den Kanal gebaut haben und verwalten, durchaus Gebühren erheben. Als Nadelöhr des Welthandels sind sie aber genauso anfällig. Außerdem sind nicht alle Staaten an das Seerechtsübereinkommen gebunden, so haben es z.B. die USA und der Iran nie ratifiziert. Der Iran argumentiert deshalb, das Recht auf *Transitdurchfahrt* gelte für ihn nicht uneingeschränkt. Die meisten Staaten sehen die Freiheit der Durchfahrt dagegen als Völkergewohnheitsrecht, das für alle gilt.
Besonders in Gefahr gerieten 2026 jene Artikel des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen, die die *Transitdurchfahrt* durch internationale Meerengen absichern. Meerengen sind von zentraler Bedeutung für den Welthandel, weil über teils nur wenige Kilometer breite Wasserwege täglich hunderte Fracht- und Containerschiffe gelenkt werden. Alternativrouten existieren in den meisten Fällen kaum: Müsste ein Schiff etwa auf den Suezkanal verzichten, wäre auf dem Weg von Indien zu einem italienischen Hafen eine vollständige Umrundung des afrikanischen Kontinents notwendig. Der Suezkanal oder die Straße von Hormus gelten deswegen als kritische maritime Infrastruktur, da sowohl nicht-staatliche Akteure und Staaten als auch reine Schiffsunglücke wie im Fall der Ever Given erhebliche Einschnitte im Welthandel verursachen können.
Die Ever Given hatte sich 2021 infolge eines Sandsturms im Suezkanal quergestellt und die Wasserstraße vollständig blockiert. Mehr als 400 Schiffe warteten daraufhin rund eine Woche auf ihre Durchfahrt. Nur wenige Schiffe schlugen den Umweg über das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas ein, da die zusätzlichen 6.000 Kilometer die Transportkosten erheblich erhöht und die Fahrzeit um bis zu zwei Wochen verlängert hätten. Der tägliche Schaden durch den Ausfall von Transportgütern betrug etwa 9 Mrd. US-Dollar; hätte die Blockade noch länger bestanden, wären die Auswirkungen um ein Vielfaches extremer ausgefallen.
Auch bewaffnete Gruppen können Seewege lahmlegen: Seit Ende 2023 greifen die Huthi aus dem Jemen Handelsschiffe im Roten Meer an, woraufhin große Reedereien den Suezkanal monatelang mieden und den Umweg um das Horn von Afrika in Kauf nahmen.

Die Straße von Hormus

Seit dem Angriff Israels und der USA auf Ziele im Iran im Februar 2026, den große Teile der Staatengemeinschaft als völkerrechtswidrig bewerten, ist die Straße von Hormus faktisch für Öl- und Gastanker, aber auch für andere Handels- und Containerschiffe nicht mehr befahrbar. Während die Konfliktsituation und deren Beilegung die

Kompetenzen des Wirtschafts- und Sozialrates deutlich überschreitet, besteht auf einer ökonomischen und sozialen Ebene dringender Handlungsbedarf.



MODIS Land Rapid Response Team, NASA GSFC, Public domain, via Wikimedia Commonshttps://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Strait_of_Hormuz_%28MODIS_2020-12-04%29.jpg

Im Sicherheitsrat wurde mehrfach zur Straße von Hormus und dem aktuellen Konflikt beraten, doch außer einer Resolution, die auf die Transitfreiheit von Schiffen hinweist (S/RES/2817), konnte auch der Sicherheitsrat, Stand September 2026, die Situation nicht nennenswert entkräften. Dabei sind die wirtschaftlichen Folgen schwerwiegend: Wäre die Straße von Hormus über ein Jahr lang geschlossen, könnte ein wirtschaftlicher Schaden von 1,2 Billionen US-Dollar entstehen. Das Institut der deutschen Wirtschaft weist außerdem darauf hin, dass nicht nur Öl- und Gasknappheiten entstehen, sondern auch ein Mangel an Elementen wie Schwefel oder Helium oder von Kohlenstoffverbindungen wie Polyurethane. Die Folgen träfen den Weltmarkt verzögert, aber massiv.

Besonders hervorzuheben sind die indirekten Folgen steigender Düngemittelpreise: Weil Erdgasvorkommen für die Düngemittelproduktion genutzt werden, steigen auch die Düngerpreise. Die Folge: Ernten fallen schlechter aus und die Lebensmittelpreise

steigen. Schätzungen zufolge wächst die Zahl akut unterernährter Kinder um ganze vier Prozent, wenn die Lebensmittelpreise um zehn Prozent steigen. Ähnlich wirken die gestiegenen Kraftstoffpreise: Der Betrieb landwirtschaftlicher Maschinen ist nicht mehr finanzierbar - es wird weniger produziert. Das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen warnt davor, dass auf Grund der Krise 30 Millionen Menschen in die Armut getrieben werden könnten.

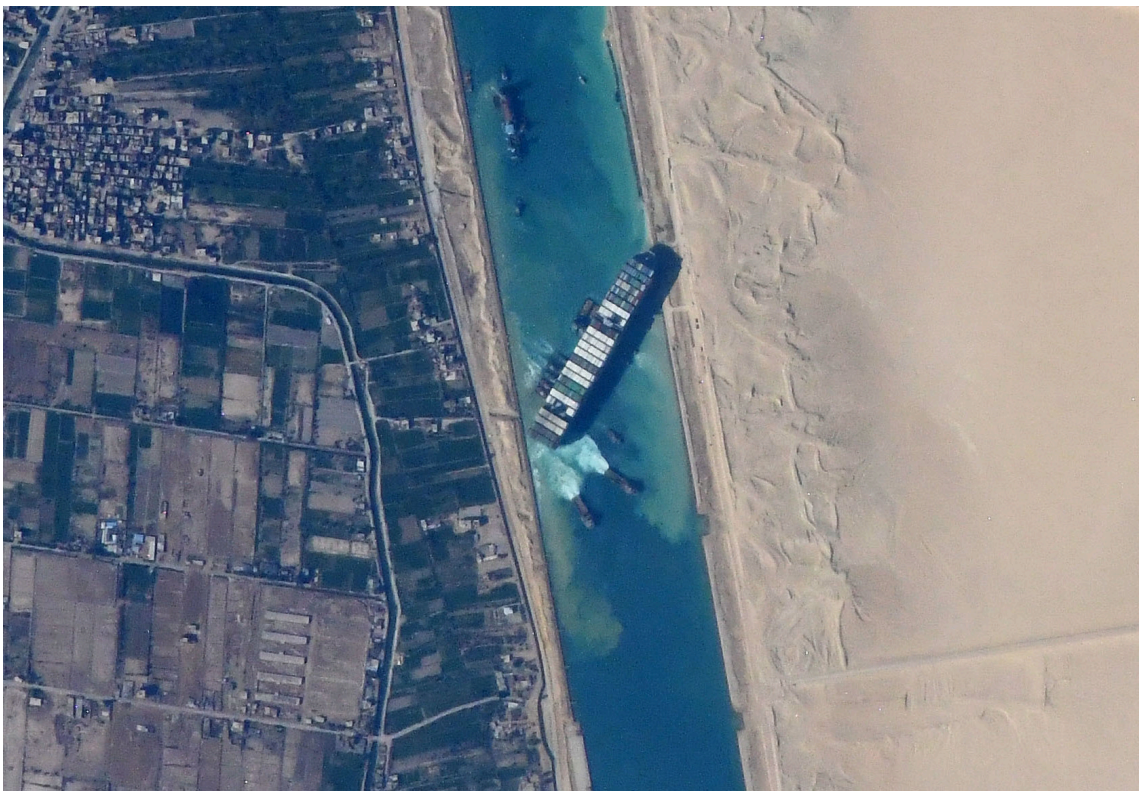
Probleme und Lösungsansätze

Auch wenn die Staatengemeinschaft bei individuell auftretenden Konflikten die Möglichkeit hat, in bilateralen Gesprächen, Verhandlungen oder auch über Debatten im Sicherheitsrat oder der Generalversammlung auf die Konfliktparteien Einfluss zu nehmen, stellt sich die Frage: Reicht das? Plötzlich auftretende, aber lang anhaltende Blockaden wichtiger Handelsrouten haben drastische Folgen. Manche fordern deswegen, dass sich die Staatengemeinschaft auch institutionell und strukturell auf Engpässe und Blockaden jeglicher Art vorbereiten müsse.

Nicht immer lassen sich Blockaden zudem durch Kommunikation lösen. Denkbar ist, dass Meerengen in Zukunft durch Extremwetterereignisse oder Schiffsunglücke, wie im Fall der Ever Given, über längere Zeit nicht befahrbar sind. Die Staatengemeinschaft ist deswegen dazu aufgerufen, ggf. über Präventivmaßnahmen zu beraten, aber auch den Eintritt von Blockaden zu kalkulieren und Verbindlichkeiten in Extremfällen zu schaffen.

Gerade die sozioökonomisch schwächer aufgestellten Staaten werden von Lieferengpässen besonders hart getroffen und würden von einer institutionellen Debatte und weiterführenden Hilfen der Industrieländer profitieren. Nachdem zunächst der Iran die Durchfahrt sperrte und die USA in der Folge mit einer Seeblockade iranischer Häfen reagierten, können auch Monate nach dem völkerrechtswidrigen Angriff der USA keine Exporte von Gas und Öl an abhängige Staaten geliefert werden. Darunter leiden die schwächsten Staaten am meisten und sind gezwungen, bis zu 50 Prozent höhere Preise zu zahlen.

Preisanstiege bedeuten dabei nicht selten, dass der tatsächliche Lebensstandard abfällt oder Nahrungsmittelknappheiten auftreten. In seiner letzten Konsequenz können Blockaden von Handelswegen, vor allem an Meerengen, an Orten maritimer kritischer Infrastruktur, Hungersnöte und damit Menschenleben kosten.



Die Blockade des Suezkanals durch die Querstellung der *Ever Given*.

NASA JSC ISS image library, Public domain, via Wikimedia Commons
Quelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/3f/Ever_Given_in_Suez_Canal_viewed_from_ISS.jpg

Diskussionsansätze

Ein eigenes Komitee innerhalb der *IMO* könnte die bislang fragmentierte Überwachung kritischer Seewege bündeln und Reedereien sowie Staaten frühzeitig vor drohenden Blockaden warnen. Notwendig wäre allerdings die Erhebung von Echtzeitdaten, die nicht nur verlässlich von den Schiffen aus gesendet werden, sondern auch aus einer Satellitenüberwachung bezogen werden müssten.

Um der Abhängigkeit von wenigen maritimen Nadelöhren (also Meerengen) entgegenzuwirken, könnte darüber verhandelt werden, inwiefern es sinnvoll sein könnte, die Staatengemeinschaft zu multilateral finanzierten Infrastrukturprojekten aufzurufen, die eine weitere Vernetzung ermöglichen könnten und möglicherweise besser vor nicht staatlichen Akteuren geschützt werden könnten. Internationale Finanzinstitutionen wie die Weltbank könnten hierbei eine koordinierende Rolle übernehmen, während *UNCTAD* die besonderen Bedürfnisse sozioökonomisch schwächerer Staaten in die Planung einbringt.

Da Blockaden maritimer Engstellen einkommensschwächere Staaten überproportional treffen, wäre ein ständiges Gremium innerhalb der *UNCTAD* denkbar, das im Krisenfall gezielt deren Interessen vertritt. Ein solches Gremium könnte betroffene Staaten bei internationalen Verhandlungen unterstützen, Bedarfsanalysen erstellen und als zentrale Anlaufstelle für Hilfsmaßnahmen fungieren. Kommt es zu einem Krisenfall, könnte so, besser als zur Zeit, sichergestellt werden, dass die Stimme wirtschaftlich schwächerer Staaten in Krisenzeiten nicht untergeht, sondern institutionell abgesichertes Gehör findet.

Im Zuge dieser Forderung kann es auch notwendig sein, im Gremium über die Erhöhung von Fördertöpfen und Beitragszahlungen an die *UNCTAD*, *IMO* oder spezialisierte Fonds zu appellieren.

Abschließend sind Akteure bei einer Lösungsfindung im Besonderen auch mit der Frage konfrontiert, inwiefern privatwirtschaftliche Unternehmen Verantwortung in Lieferketten übernehmen sollten und welche Umweltstandards mitgedacht oder sogar verschärft werden müssten.

Glossar

- **Ausschließliche Wirtschaftszone, AWZ:** In dieser Zone verfügt der angrenzende Staat über erhöhte Hoheitsbefugnisse und souveräne Rechte, die bspw. den Fischfang oder den Abbau von Bodenschätzen betreffen. Die AWZ hat eine maximale Breite von 200 Seemeilen, das entspricht 370 km.
- **Basislinie:** Die Basislinie ist eine virtuelle Linie, die entlang des Niedrigwasserstandes eines Landes verläuft. Sie trennt Festland und innere Gewässer, also bspw. Flussmündungen, vom Küstenmeer und darauffolgenden Zonen, die im Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen definiert werden und in denen die souveräne Kontrolle des Küstenstaates immer weiter abnimmt.
- **Hohe See:** Die Hohe See umfasst alle Meeresgebiete jenseits der Ausschließlichen Wirtschaftszonen. Dort übt kein Staat Hoheitsgewalt aus. Es gilt die Freiheit der Hohen See: Alle Staaten, auch Binnenstaaten, dürfen dort Schifffahrt betreiben, überfliegen, Kabel verlegen, fischen und forschen.
- **International Maritime Organization (IMO):** Die UN-Sonderorganisation, die weltweit Standards für Sicherheit, Umweltschutz und Regulierung der Seeschifffahrt setzt.

- **Küstenmeer:** „Als Küstenmeer wird der Meeresstreifen bezeichnet, der mit einer Ausdehnung von bis zu 12 Seemeilen unmittelbar an das Landgebiet und die inneren Gewässer anschließt. Das Küstenmeer, der dazugehörige Meeresboden und Untergrund sowie der darüber befindliche Luftraum sind Teil des Staatsgebiets.“ (Stiftung Wissenschaft und Politik, 2024)
- **Seemeile:** 1 Seemeile = 1,852 km
- **Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS):** Der wichtigste völkerrechtliche Vertrag über die Nutzung der Meere, verabschiedet 1982 in Montego Bay und 1994 in Kraft getreten. Es legt fest, welche Rechte Staaten in den verschiedenen Meereszonen haben, von der Basislinie über das Küstenmeer und die AWZ bis zur Hohen See.
- **Transitdurchfahrt:** Das Recht aller Schiffe und Luftfahrzeuge, international genutzte Meerengen ununterbrochen und zügig zu durchqueren, um von einem Teil der Hohen See oder einer AWZ in einen anderen zu gelangen. Die Anliegerstaaten dürfen diese Durchfahrt nicht behindern.
- **United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD):** Das UN-Organ, das sich für eine gerechtere Einbindung von Entwicklungsländern in den Welthandel einsetzt.
- **Wirtschafts- und Sozialrat, WiSo (ECOSOC):** Das UN-Hauptorgan, das die wirtschaftliche, soziale und ökologische Zusammenarbeit zwischen Staaten koordiniert.

Recherchehinweise

Als Vertreter*in im *WiSo* vertreten Sie die Position eines Akteurs in einem Gremium, das sich auf die wirtschaftliche, soziale und ökologische Zusammenarbeit zwischen den Staaten dieser Erde spezialisiert hat. Es bietet sich daher an, zunächst die Kompetenz- und Handlungsbereiche des *WiSos* zu recherchieren. Das ist für die spätere Debatte wichtig, weil der Wirtschafts- und Sozialrat beispielsweise nicht für Sicherheitspolitik zuständig ist und den Sicherheitsrat lediglich um eine Debatte oder Positionierung bitten kann. Des Weiteren können die unten aufgeführten Quellen besonders helfen, um einen guten allgemeinen Einblick zu bekommen.
Prüfen Sie anschließend, welche Haltung Ihre Vertretung zum Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen einnimmt (bei Staaten: ob Ihr Staat dieses unterzeichnet und ratifiziert hat), und lesen Sie die Artikel 1–5 sowie 37–45, 55 ff., 87 ff. des Abkommens.

Verschaffen Sie sich außerdem ein Bild von der geografischen Lage Ihres Akteurs bzw. Ihres Interessengebiets: Handelt es sich um einen Küsten-, Insel- oder Binnenstaat oder liegt der Schwerpunkt Ihrer Organisation in einer bestimmten Region, und an welchen maritimen Engpässen liegt dieser Bereich möglicherweise? Die unten aufgeführte Karte kann Ihnen bei dieser Recherche helfen.
Sobald Sie sich ein Bild von der geografischen Lage bzw. Ihrem Interessengebiet gemacht haben, sollten Sie herausfinden, wie sich Ihr Akteur international zum freien maritimen Welthandel positioniert. Ist Ihre Vertretung in besonderem Maße von Energie-, Dünger- oder Nahrungsmittellieferungen über den Seeweg abhängig? Hat der Akteur Zugang zu Gas- und Ölpipelines oder sind fossile Abhängigkeiten gering? Wirbt er auf internationaler Ebene um sichere Seewege und hat auf eigener Ebene bereits Maßnahmen zum Schutz kritischer Infrastruktur verabschiedet?
Diese und weitere Fragen sollten Sie sich stellen. Der aktuelle Bezug sollte nicht fehlen, deswegen setzen Sie sich auch mit der Position Ihres Akteurs während der Hormus-Krise auseinander und welche Rolle er bei der Deeskalation des Konflikts gespielt hat. Staaten wie die Vereinigten Arabischen Emirate, Kuwait und der Irak haben während der Seeblockade durch den Iran den Ausbau von Alternativrouten über den Landweg in die internationale Diskussion gebracht. Andere Akteure wollen langfristig auf fossile Energieträger verzichten und halten einen Ausbau von Pipelines für nicht zielführend. Wo positioniert sich der Akteur, den Sie vertreten?
Während der drei Verhandlungstage versuchen Sie als Vertreter*in Ihres Akteurs, möglichst viele übergeordnete Ziele Ihrer Vertretung in der Resolution niederzuschreiben. Dafür brauchen Sie Partner, mit denen Sie Bündnisse schließen und gemeinsam für Ihre Interessen werben können. Versuchen Sie also abschließend herauszufinden, mit wem Ihr Akteur auf der Konferenz kooperieren könnte, welche Akteure sich teilweise von Zielen überzeugen lassen könnten und zu welchen Akteuren Abhängigkeiten bestehen, die Sie in Ihren diplomatischen Bemühungen berücksichtigen sollten.

Wichtige Resolutionen, Dokumente und Quellen

1. Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen - 1982,
   United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS III
   Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen ist das internationale

Regelwerk, um Nutzung und Schutz der Weltmeere und auch unterschiedlicher Zonen von Gewässern rechtlich zu sichern.
Quelle

2. Karte der Ausschließlich Wirtschaftlichen Zonen und von territorialen Ansprüchen
   Auf dieser Karte, die vom Copernicus Projekt der Europäischen Union bereitgestellt wird, sind alle AWZ und territoriale Ansprüche auf Meeresgebiete festgehalten.
   Quelle
3. Voelsen, Daniel (Hg.): Maritime Kritische Infrastruktur. Strategische Bedeutung und geeignete Schutzmaßnahmen.
   Quelle
4. Aktuelle Berichte: Straße von Hormus
   Quelle 1, Quelle 2, Quelle 3 (Studie), Quelle 4 (Transit der Straße von Hormus)
5. China quietly saved the world last month: Max Fisher
   Im Video wird dargelegt, wie die Volksrepublik China eine massive Energiekrise während der Blockade der Straße von Hormus verhindert hat.
   Quelle
6. Geographie - Die Macht der Meerengen: Deutschlandfunk
   Quelle
7. Meerengen: Arte-Doku
   Quelle

Quellenverzeichnis

- Auswärtiges Amt: Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. Amtlicher Überblick zu Inhalt, *Geschichte und Umsetzung des UN-Seerechtsübereinkommens; völkerrechtliche Grundlage für Meerengenfragen.* (Deutsch)

- Bähr, Cornelius: Blockade der Straße von Hormus – mehr als eine Ölkrise. IW-Kurzbericht, 2026. *Kurzbericht zu Folgen der Blockade für Aluminium, Düngemittel, Helium, Kunststoffe und Lieferketten; sektorale Detailanalyse mit Deutschland-Fokus.* (Deutsch)

- Bloomberg News: China and Russia Veto Security Council Resolution on Hormuz. 2026. *Bericht zum Veto Chinas und Russlands gegen eine Hormus-Resolution im Sicherheitsrat; zeigt geopolitische Blockaden auf UN-Ebene.* (Englisch)

- Brandt, Claus; Jörgens, Runa; Weidenbach, Bernhard: Krisenresilienz im maritimen Sektor. 2024. *Bericht zur Krisenresilienz von Seefahrt, Häfen und Schiffbau gegenüber Pandemie, Kriegen und Klimawandel; liefert den breiteren Resilienzkontext.* (Deutsch)

- FAO; IFAD; UNICEF; WFP; WHO: The State of Food Security and Nutrition in the World 2025 (SOFI 2025). 2025. *UN-Flaggschiffbericht zu Hunger, Ernährungsunsicherheit und Ernährungskosten; belegt indirekte Folgen von Energie- und Handelskrisen für die globale Ernährungslage (SDG 2).* (Englisch)

- FAZ: Meerengen: Die Nadelöhre der Weltmeere. *Wirtschaftlicher Überblick zu globalen Meerengen und deutscher Import-/Exportabhängigkeit; ordnet Hormus in das Gesamtbild maritimer Engpässe ein.* (Deutsch)

- Göpfert, Angela: Warum der Preissturz am Ölmarkt trügt. tagesschau.de, 2026. *Analyse zum Ölpreisrückgang nach dem USA-Iran-Rahmenabkommen und möglichen Rebound-Effekten; wichtig für Marktdynamik und zeitliche Einordnung.* (Deutsch)

- International Maritime Organization: Frequently Asked Questions. *Grundinformationen zu Mandat, Struktur und Arbeitsbereichen der IMO; zentrale Institution der globalen Schifffahrtsregulierung.* (Englisch)

- International Maritime Organization: IMO Statement to the UN (10 May). *Statement der IMO zur nachhaltigen Schifffahrt und zum Beitrag zur Agenda 2030; normative Referenz zur Rolle der Seeschifffahrt in der SDG-Debatte.* (Englisch)

- Klimek, Peter; Baum, Sophia; Devetak, Mitja; Heß, Maximilian; Thurner, Stefan; Verschuur, Jasper: When the Strait Closes: Trade Dependencies and Shipping Disruption Scenarios for the Strait of Hormuz. *ASCII Research Brief, März 2026. Forschungsbrief mit Handelsdaten und agentenbasierter Schifffahrtssimulation*

zu Szenarien einer Hormus-Schließung; quantitative Grundlage zu Dauer- und Kaskadeneffekten. (Englisch)

- Statista: Schiffsdurchfahrten durch die Straße von Hormus nach Schiffstyp. *Infografik zu täglichen Durchfahrten nach Schiffstyp inkl. Einbruch und Wiederanstieg; veranschaulicht die Verkehrsunterbrechung quantitativ.* (Deutsch)

- Stiftung Wissenschaft und Politik: Maritime kritische Infrastrukturen. Strategische Bedeutung und geeignete Schutzmaßnahmen. 2024. *Studie, die sich mit dem Schutz von maritimer kritischer Infrastruktur auseinandersetzt.*

- UNCTAD: Strait of Hormuz Disruptions: The Burden of Oil Price Shocks on Vulnerable Economies. *Analyse zu Ölpreisschocks durch Hormus-Störungen und deren Folgen für besonders verwundbare Volkswirtschaften; zentral für Verteilungswirkungen jenseits der Golfregion.* (Englisch)

- UNDP: Militärische Eskalation im Nahen Osten könnte weltweit mehr als 30 Millionen Menschen in Armut treiben. *Pressemitteilung des UN-Entwicklungsprogramms mit Modellierung zu konfliktbedingten Armutszuwächsen; hebt die sozioökonomische Dimension der Krise hervor.* (Deutsch)

- UNICEF: The State of Food Security and Nutrition in the world 2025. *Bericht über den Zusammenhang von Preissteigerungen und Nahrungssicherheit.* (Englisch)

- UN-Sicherheitsrat: Resolution 2817 (2026). S/RES/2817 (2026), 2026. *Primärdokument des Sicherheitsrats zur Hormus-Krise; Grundlage zur Analyse von Mandat, Formulierungen und rechtlicher Basis internationaler Maßnahmen.* (Mehrsprachig, offizielles UN-Dokument)

- Wikipedia: Ever Given. *Fallstudie zur Suezkanal-Blockade 2021; zeigt exemplarisch, wie ein Einzelvorfall globale Lieferketten über eine Meerenge stören kann.* (Deutsch)

- Wikipedia: UN-Seerechtsübereinkommen. *Einführender Überblick zu Meereszonen, Institutionen und Streitbeilegung nach dem Seerechtsübereinkommen; dient der schnellen Begriffs- und Kontextklärung.* (Deutsch)

- ZDFheute: Straße von Hormus: Können Länder die wichtige Meerenge umgehen?. *Darstellung von Alternativrouten (Pipelines, Landbrücken, Schiene) und deren Grenzen; relevant zur Einschätzung der Umgehbarkeit von Hormus.* (Deutsch)