

COGNITIVE BRIEFING

Global Choke Points

*Maritime Engpässe als unterschätzter
Risikofaktor für Weltwirtschaft
und Geopolitik*



POLITIK

WIRT-
SCHAFT

Global Choke Points

Maritime Engpässe als unterschätzter Risikofaktor für Weltwirtschaft und Geopolitik

Dr. Heinz-Werner Rapp

Über 80% des Welthandels erfolgen per Schiffstransport über die Weltmeere. Im Zentrum dieser Handelsströme steht der intensive Güteraustausch zwischen Asien/China und dem Rest der Welt. Doch auch der Transport von Öl und Gas von der Golfregion nach Asien und Europa spielt eine sehr wichtige Rolle.

Große Teile dieser Transportstrecken verlaufen auf stark frequentierten Routen, den maritimen „*Super Highways*“. Problematisch ist jedoch, dass jeder dieser *Highways* eine oder mehrere **topographische Engstellen** beinhaltet: Darunter sind natürliche Meerengen wie die *Straßen von Hormus* oder *Malakka*, aber auch künstlich angelegte Passagen wie der *Panama*- oder der *Suezkanal*.

Diese maritimen Nadelöhre determinieren ganz entscheidend den Zusammenhalt globaler Transaktionsnetze und Lieferketten. Sie sind damit – als kritische „*Bottlenecks*“ – unverzichtbar für das reibungslose Funktionieren der Weltwirtschaft. Zugleich sind sie aber auch zentrale Elemente geostrategischer Sicherheitsinteressen – mit oftmals existenzieller Bedeutung.

Die Integrität dieser kritischen *Bottlenecks* ist jedoch keineswegs selbstverständlich. Ganz im Gegenteil zeigen wichtige maritime Engpässe zuletzt steigende Risiken und akute Konflikte: Die Nadelöhre des globalen Handels mutieren so zu **potentiellen Bruchlinien von Weltwirtschaft und Geopolitik** – und werden explizit zu gefährlichen „*Global Choke Points*“!

Die nachfolgende Analyse erforscht wichtige Ursachen und Treiber hinter dem Phänomen der *Global Choke Points* – verbunden mit einer klaren Risikowarnung für Unternehmer und Investoren.

Die Tatsache, dass der neue US-Präsident *Donald Trump* (noch vor seiner Amtseinführung!) harte Ansprüche der USA auf Übernahme des *Panamakanals* erhob, verdeutlicht die Brisanz des Themas – und signalisiert weiteres globales Eskalationspotential rund um die *Global Choke Points*.

Abstract (KI-generiert)*

Die Weltwirtschaft ist in hohem Maße abhängig von maritimen Transportwegen – rund 85% des Welthandels erfolgen über die See. Dabei konzentrieren sich zentrale Handelsströme auf wenige, geografisch bedingte Engpässe wie den Suezkanal, die Straße von Hormus, die Taiwanstraße, die Malakka-Straße und den Panamakanal. Diese sogenannten „Global Choke Points“ sind nicht nur logistische Nadelöhre, sondern auch geopolitisch hochbrisante Zonen. Ihre Blockade – sei es durch Unfälle, Terror, Piraterie oder militärische Konflikte – kann globale Lieferketten massiv stören und wirtschaftliche Schockwellen auslösen. Die jüngsten Entwicklungen, darunter die Blockade des Suezkanals durch die „*Ever Given*“, die Angriffe der Huthi-Rebellen im Roten Meer sowie die geopolitischen Spannungen zwischen den USA und China, verdeutlichen die zunehmende Verwundbarkeit dieser Engstellen. Besonders kritisch ist die Taiwanstraße, die nicht nur für den Welthandel, sondern auch für die globale Chipversorgung essenziell ist. Die USA und China ringen zunehmend um Kontrolle über strategische Knotenpunkte wie den Panamakanal, was das Eskalationsrisiko weiter erhöht. Auch Europas Abhängigkeit von freien Seewegen wird angesichts der US-amerikanischen Rückzugsstrategie zur Herausforderung. Das Briefing warnt eindringlich vor der wachsenden geopolitischen Bedeutung dieser Choke Points und ruft Unternehmen und Investoren dazu auf, entsprechende Risiken aktiv in ihre Strategien einzubeziehen.

* KI-generierte Zusammenfassung der vorliegenden Analyse durch *Microsoft Copilot*.
(Prompt: Erstelle eine einseitige Zusammenfassung des Dokuments im Fließtextformat, 30.05.2025)

Quelle Titelbild: KI-generiertes Bild mit Adobe Firefly, 2025
Prompt: Visualisiere eine Weltkarte mit leuchtenden Schifffahrtsrouten – mit Containerschiffen

Thesen:

- ⇒ Die heutige hoch vernetzte Weltwirtschaft ist extrem abhängig von der **Sicherheit, Effizienz und Integrität globaler Transportwege**.
- ⇒ Maritime Logistik und effiziente Wasserstraßen sind hierfür von zentraler Bedeutung, denn rund **85% des heutigen Welthandels** werden per **Schiffsfracht** abgewickelt.
- ⇒ Freier Schiffsverkehr ist in hohem Maße relevant für eine Vielzahl **kritischer Lieferketten**, insbesondere beim Transport essentieller Rohstoffe und Energie (Erdöl, Erdgas, LNG).
- ⇒ Ein oft unterschätztes Risiko liegt in **maritimen Engpässen**, den sogenannten Global Choke Points: hierzu zählen insbesondere die **Meerengen** von Hormus, Malakka und Gibraltar, aber auch die Taiwan-Straße sowie **künstliche Wasserwege** wie die Kanäle von Suez und Panama.
- ⇒ Die wichtigsten Global Choke Points sind nicht nur unverzichtbar für einen friktionsfreien Welt-handel, sondern haben darüber hinaus auch enorme **geostrategische Relevanz**.
- ⇒ Blockaden, Sperrungen oder sonstige Störungen an Global Choke Points können massive wirtschaftliche Schäden auslösen – bieten aber auch gezieltes **geopolitisches Drohpotential!**
- ⇒ Vor dem Hintergrund erhöhter **globaler Spannungen** rücken die Global Choke Points verstärkt ins machtpolitische Blickfeld geostrategischer Akteure (speziell China und USA).
- ⇒ Die Androhung einer **militärischen Übernahme** des Panamakanals durch US-Präsident Donald Trump steht klar für eine weitere **beunruhigende Variante geostrategischer Konfrontation!**
- ⇒ Parallel dazu strebt China nach möglichst **vollständiger Kontrolle** der Taiwan-Straße – ein hoch-brisantes politisches Ziel mit **enormem Konfliktpotential!**
- ⇒ Fazit: Das Umfeld der Global Choke Points repräsentiert eine **neue globale Risikodimension**, die auch für Investoren zunehmende Relevanz besitzt und keinesfalls ignoriert werden sollte!

Als „Choke Points“ werden nachfolgend topographisch bedingte Engstellen („Bottlenecks“) der Weltmeere bezeichnet, die aus geostrategischer Sicht **einschneidende Behinderungen und Restriktionen** auslösen könnten – sowohl für den weltweiten Seehandel als auch im Fall militärischer Konfliktszenarien. Die mögliche Blockade und Schließung wichtiger Choke Points hätte gravierende wirtschaftliche oder militärische Konsequenzen. (In der englischen Sprache steht der Begriff „to choke“ für „Abschnüren“ oder „Ersticken“.)¹



Hintergrund und aktueller Kontext

Noch vor seinem Amtsantritt sorgte der neue US-Präsident *Donald Trump* mit seiner Forderung nach einer **Rückgabe des Panamakanals** an die USA weltweit für Schlagzeilen.²

Trotz öffentlich vorgebrachter Argumente – wie etwa „zu hohen Durchfahrtsgebühren für US-Schiffe durch den Kanal“ – stehen hinter dieser überraschenden Attacke vor allem **geostrategische Überlegungen**. *Trump* hat dabei offensichtlich zwei wichtige Punkte im Blick:

- Einerseits ist der *Panamakanal* für die Bewegungsfreiheit der USA, speziell bei Operationen der US-Flotte zwischen Atlantik und Pazifik, von **größter Bedeutung**.³
- Andererseits zielt der US-Vorstoß gegen die zuletzt deutlich gestiegene **chinesische Präsenz** und **operative Einflussnahme** rund um den *Panamakanal*.⁴

Im Fall einer **geopolitischen Eskalation zwischen den USA und China** (nach Ansicht vieler Beobachter ein sehr realistisches Szenario) könnte der *Panamakanal* so zu einem **entscheidenden Einflussfaktor** werden – oder sogar zu einem echten *Global Choke Point*, mit weltweit spürbaren Konsequenzen.⁵

In ähnlicher Weise sieht auch **China**, der strategische Rivale der USA um globale Hegemonie, seine eigene wirtschaftliche **Sicherheit und Souveränität** durch bestimmte *Global Choke Points* bedroht:

- Hierbei geht es vorrangig um die stark frequentierte Meeresdurchfahrt vor der Insel Taiwan (**Taiwan-Straße**), gleichzeitig aber auch um die Meerenge zwischen Malaysia und Indonesien (**Malakka-Straße**) sowie andere maritime Nadelöhre, die für die chinesische Schifffahrt von essentieller Bedeutung sind.⁶

Nicht zuletzt die Havarie des Containerschiffs *Ever Given* mitten im *Suezkanal* – mit der Folge einer mehrtägigen Durchfahrtsperre – hat im März 2021 deutlich gezeigt, welche **massiven Effekte** selbst eine kurzfristige Schließung wichtiger globaler *Choke Points* auslösen kann:

- Das typische Ergebnis sind **einschneidende Störungen** globaler Lieferketten – mit oftmals **lange spürbaren Konsequenzen** im Rahmen einer engmaschig vernetzten Weltwirtschaft.⁷

Enorme Bedeutung der Global Choke Points

Rund **85% des globalen Güterhandels** werden heute mit Schiffstransporten über die Weltmeere abgewickelt.⁸ Rohstoffe wie Eisenerz und andere Metalle, vor allem aber Energieträger wie Kohle, Erdöl und Flüssiggas sind täglich in großen Mengen auf den Weltmeeren unterwegs. Dasselbe gilt für Vorprodukte, Fertigwaren und Konsumgüter, darunter große Teile der weltweiten Autoproduktion.⁹

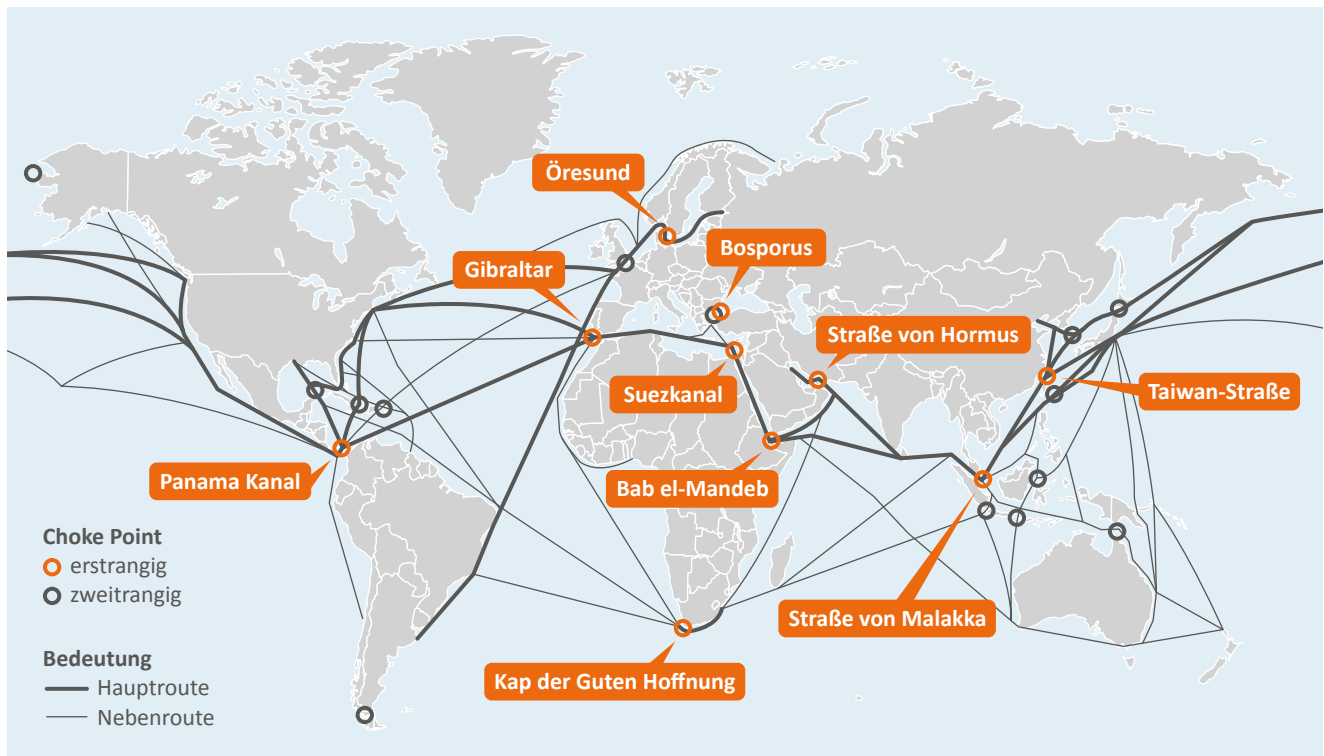
- Je nach Herkunft der Güter und deren vorgesehenem Zielort müssen diese Transporte diverse **maritime Nadelöhre** passieren: Diese stehen als „*Bottlenecks*“ und potentielle *Choke Points* im Fokus der vorliegenden Analyse.

Ein Blick auf die Weltkarte verdeutlicht die Topographie und regionale Verteilung der wichtigsten *Global Choke Points* (vgl. dazu Abb. 1):

Im Westen – und speziell für die USA – ist vor allem der **Panamakanal** ein äußerst bedeutender Engpass, der etwa auf der Höhe des Äquators Atlantik und Pazifik verbindet und damit eine relativ kurze Passage zwischen Ostküste und Westküste der USA ermöglicht. Dieser Kanal, als künstlicher Durchstich durch den *Isthmus von Panama*, wurde Ende des 19. Jahrhunderts zunächst von französischen Ingenieuren vorangetrieben und einige Jahre später von den USA vollendet.

Abb. 1: Weltkarte der wichtigsten Global Choke Points

Maritime Transportwege und deren strategische Engpässe



Quelle: FERI Cognitive Finance Institute, 2025; in Anlehnung an Karte von Texas A&M University

Für Europa sind es vor allem die **Straße von Gibraltar** (am Ausgang des Mittelmeers zum Atlantik), der **Bosporus** (am Ausgang des Schwarzen Meeres zum Mittelmeer) sowie der **Öresund**, der als Meerenge den Ausgang der Ostsee zur Nordsee bildet (über die Seegebiete *Kattegat* und *Skagerrak*). Hinzu kommt in gewisser Weise auch der **Ärmelkanal**, als natürliche Engstelle zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland.

In Afrika ist es primär der um 1860 erbaute **Suezkanal**, der eine Durchfahrt zwischen Mittelmeer und Rotem Meer eröffnet und damit deutlich verkürzte Transportwege zwischen pazifischen Ländern und Europa sowie dem gesamten Mittelmeerraum bietet. Aufgrund dieser strategisch günstigen Lage ist der **Suezkanal** eine der wichtigsten Wasserstraßen für den gesamten Ost-West-Handel. Von großer Bedeutung als potentieller *Choke Point* ist auch der **Bab el-Mandeb**, die Meerenge zwischen Dschibuti und Jemen, wo das *Rote Meer* in den *Golf von Aden* übergeht und so eine direkte Verbindung zum *Indischen Ozean* bietet.

Für den Mittleren Osten ist insbesondere die **Straße von Hormus** ein bedeutendes Nadelöhr. Diese maritime Engstelle liegt am Übergang vom *Persischen Golf* in den *Indischen Ozean* – sie kontrolliert so einen erheblichen Teil der globalen Öl- und Gastransporte, die mit Tankschiffen von den ölreichen Golfstaaten in alle Welt exportiert werden. Aufgrund dieser speziellen Konstellation ist die **Straße von Hormus** einer der wichtigsten *Global Choke Points*!

In Asien ist speziell die **Malakka-Straße**, die als langgestreckte Meerenge zwischen Malaysia und Indonesien liegt, einer der bedeutendsten *Bottlenecks* für den globalen Schiffsverkehr. Nahezu alle Öltanker und Containerschiffe, die zwischen Ostasien und weiter westlich liegenden Ländern verkehren, müssen diese Engstelle passieren. Hinzu kommt die **Taiwan-Straße**, die zwischen China und der Insel Taiwan liegt und ebenfalls täglich von zahlreichen Transportschiffen durchfahren wird – ebenso wie von Teilen der chinesischen Kriegsmarine.

Diese kurze Zusammenstellung umfasst die wichtigsten *Global Choke Points* und verdeutlicht deren enorme Bedeutung für eine friktionsarme Organisation globaler Handelsströme – und somit auch für den möglichst reibungslosen Ablauf des Welthandels.¹⁰

- Daraus wird deutlich, dass gezielte oder zufällige Störungen eines oder mehrerer dieser *Choke Points* grundsätzlich schwerwiegende – möglicherweise sogar äußerst krisenhafte – **Verwerfungen für Welthandel und Weltwirtschaft** bedeuten können.¹¹

Genau hier zeigt sich ein **gravierendes Bedrohungspotential**, das für geostrategische Szenarien und Planspiele diverser Großmächte zunehmend Relevanz gewinnt:

- Was wäre, wenn China – aufgrund starker Präsenz vor Ort – den *Panamakanal* kontrollieren und im Konfliktfall eigenmächtig schließen könnte?
- Was wäre, wenn – wie bereits geschehen – ein Containerschiff im *Suezkanal* für längere Zeit festliegen oder dort sogar absichtlich auf Grund gesetzt würde?
- Was wäre, wenn die *Straße von Hormus* – etwa nach einem Terroranschlag – für längere Zeit nicht mehr für Öltanker befahrbar wäre?
- Was wäre, wenn die *Malakka-Straße* – etwa im Fall eines globalen Konflikts – vermint und für längere Zeit unpassierbar wäre?
- Was wäre, wenn China – speziell nach einer Invasion Taiwans – die *Taiwan-Straße* faktisch übernehmen und militärisch kontrollieren würde?

Grundsätzliche Relevanz von „Choke Events“ und „Choke Points“:

Nach überwiegender Expertenmeinung wurde der japanische Angriff auf den US-Flottenstützpunkt *Pearl Harbor* am 7. Dezember 1941 durch ein vorheriges „Choke Event“ ausgelöst – das massive und existenzbedrohende **Öl-Embargo** ausländischer Mächte gegen die japanische Wirtschaft.¹²

Diese Ereignissequenz stand nicht in direkter Beziehung zu einem der hier analysierten *Global Choke Points*. Dennoch belegt sie das enorme Risikopotential topographischer Nadelöhre, die jederzeit als zentrale geopolitische oder **geostrategische Druckpunkte** (insbesondere mit Blick auf die Wichtigkeit globaler Energietransporte) vergleichbare „Choke Events“ auslösen könnten:

- Eine längere Sperre der *Straße von Hormus*, die den Export von Öl und Gas per Schiff aus der wichtigen Golfregion massiv einschränken würde, wäre heute für große Teile der Welt (speziell Europa und Asien) ein **äußerst gravierendes „Choke Event“**.¹³
- Ähnlich existenzbedrohend wie für Japan am Vorabend von *Pearl Harbor* wäre heute die Wirkung für **China**, falls es – weshalb auch immer – zu einer längeren **Blockade der Malakka-Straße oder der Taiwan-Straße** käme.

Dieser historische Rekurs unterstreicht die **fundamentale Bedeutung** der *Global Choke Points*.

Geopolitische Relevanz kritischer Choke Points

Nicht jede Meerenge ist zwangsläufig bereits ein *Choke Point*, der eine intensive Risikobetrachtung rechtfertigt. Zusätzlich sind noch (mindestens) zwei weitere wichtige Dimensionen erforderlich:

- Bedeutung für den **Transport existenzieller Güter** – wie etwa Öl- und Gasexporte aus der Golfregion oder Importe wichtiger Rohstoffe durch China.

- Relevanz im Kontext **militärischer oder geostrategischer Kalküle** – insbesondere mit Blick auf effektive Verteidigungsfähigkeit und logistische Vulnerabilität.

Jeder maritime Engpass, an dem sich diese beiden Dimensionen überlagern, ist somit per Definition ein kritischer **Choke Point**. Sofern dessen spezifische Lage und Wichtigkeit zusätzlich auch größere geopolitische Verwerfungen auslösen oder substantielle Teile der Weltwirtschaft gefährden kann, handelt es sich um einen kritischen **Global Choke Point**.

- Zusätzlich ist dabei noch – im Sinne einer **grundsätzlichen Gefährdungsanalyse** – zu hinterfragen, ob spezifische *Choke Points* (in unterschiedlichen Weltregionen) einer echten und **unmittelbaren Bedrohung** ausgesetzt sein könnten: sei es durch regionale oder überregionale Konflikte, terroristische Angriffe oder eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von Naturkatastrophen.

Anhand eines solchen Rasters, das sowohl die Relevanz für den Welthandel als auch die potentielle militärische und geostrategische Bedeutung berücksichtigt, resultiert folgende *Short List* für das Profil **kritischer Global Choke Points** (vgl. Tab. 1):

- Suezkanal
- Straße von Hormus
- Bab el-Mandeb
- Panamakanal
- Malakka-Straße
- Taiwan-Straße

Von besonderer Bedeutung ist hier insbesondere die *Taiwan-Straße*, die nicht nur als **Hauptachse** im Schiffsverkehr von und nach China dient, sondern gleichzeitig

auch im Zentrum **nationaler Sicherheitsinteressen** der chinesischen Führung steht – und darüber hinaus von westlichen Mächten (insbesondere den USA) zum Symbol für die Freiheit der internationalen Schifffahrt stilisiert wird.¹⁴

Die übrigen Meerengen und *Bottlenecks* – vom *Bosporus* im Osten Europas bis zur *Straße von Gibraltar* im Süden und dem *Öresund* im Norden – sind ebenfalls *Choke Points* mit **erhöhtem Risikoprofil**, insbesondere im Fall ernsthafter Konflikte mit einem immer offensiver auftretenden Russland.

- Zu jedem dieser *Bottlenecks* existieren ebenfalls **spezifische Risikoparameter**, die zumindest derzeit aber weniger akut erscheinen und deshalb nicht im Fokus dieser Analyse stehen.¹⁵

Die potentielle Verletzlichkeit ganzer Volkswirtschaften – sowie letztlich des gesamten Welthandels – durch *Global Choke Points* zeigt sich nicht zuletzt anhand der **Umschlagsaktivitäten** in den wichtigsten Häfen der Welt, dargestellt als überregionale *Heat Map* (vgl. Abb. 2 auf S. 8).

Damit zeigt sich: Das Phänomen der globalen *Choke Points* ist keinesfalls zu unterschätzen und könnte im Einzelfall – etwa bei einer **gezielten Attacke** oder einer **militärischen Eskalation** im direkten Umfeld – sehr schnell **gravierende Konsequenzen** entfalten, nicht nur für direkt betroffene Regionen, sondern auch für den Welthandel und die gesamte Weltwirtschaft.¹⁶

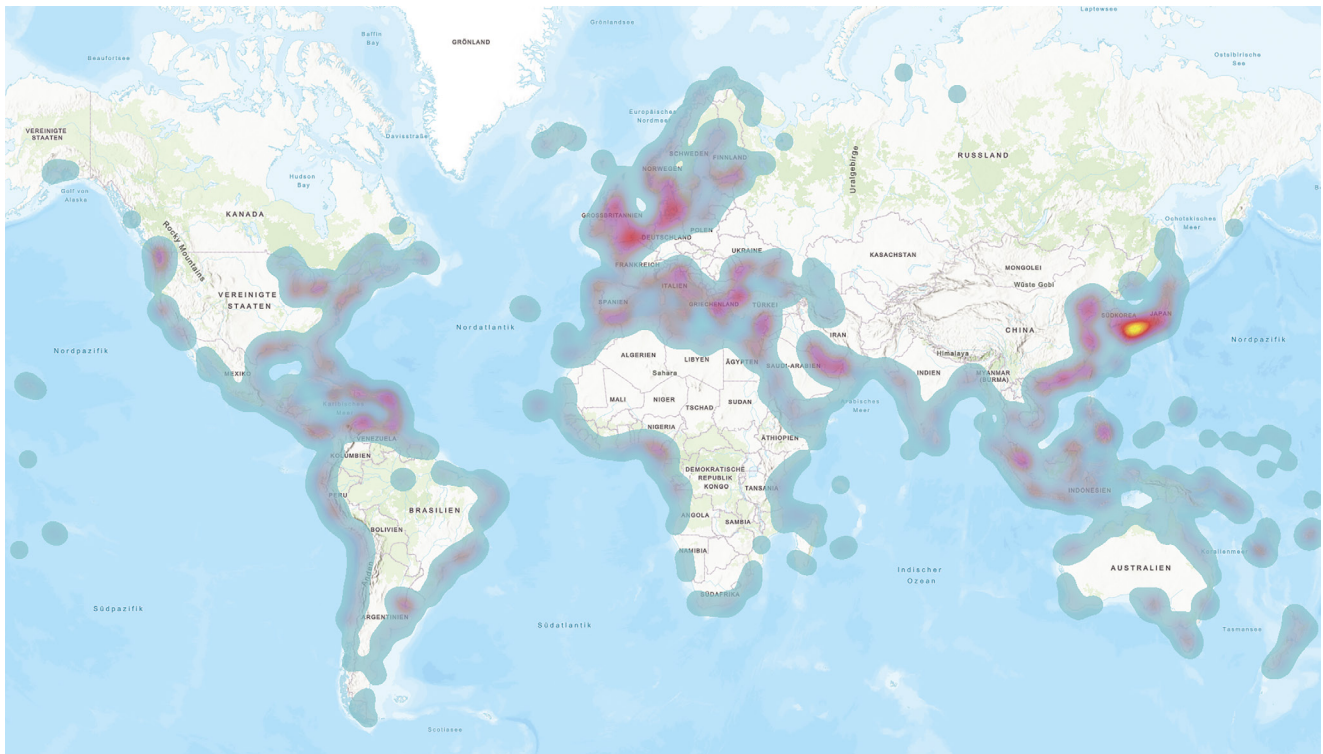
Tab. 1: Risikoprofile wichtiger Global Choke Points

Choke Point	Lage	Geopolitik	Weltwirtschaft	Sonstiges
Suezkanal	Afrika	★★★★	★★★★★★	Regionale Konflikte (Iran)
Straße von Hormus	Mittlerer Osten	★★★★	★★★★★★	Regionale Konflikte (Iran)
Bab el-Mandeb	Mittlerer Osten	★★★★	★★★★★★	Regionale Konflikte (Iran)
Panamakanal	Mittelamerika	★★★★★	★★★★★★	Machtkonflikt USA/CHN
Malakka-Straße	Indo-Pazifik	★★★★★	★★★★★★	Vulkanismus/Piraterie
Taiwan-Straße	Asien/China	★★★★★	★★★★★★	Machtkonflikt USA/CHN

★ = Grad der Kritikalität

Quelle: FERI Cognitive Finance Institute, 2025

Abb. 2: Heat Map der weltweit bedeutendsten Hafenaktivitäten



Quelle: IMF PortWatch (2023, Ports)

Latente Bedrohung exponierter Choke Points

Die beiden Ölkrisen der 1970er Jahren wirkten nachhaltig destruktiv auf die damalige Weltwirtschaft und zählen deshalb bis zum heutigen Tag zu den prägenden Erfahrungen vieler Länder.¹⁷ Seitdem ist **reibungsloser Energiefluss** für diejenigen Industrieländer, die über keine oder nur geringe eigene Öl- und Gasvorkommen verfügen, ein **geopolitisches Primat von größter Bedeutung**.¹⁸

- Dieser Aspekt verleiht den *Choke Points* im **Mittleren und Fernen Osten** besondere Relevanz.

Aus Daten des Schiffsversicherers *Lloyd's* geht hervor:

- „... dass im Jahr 2018 täglich fast 17 Millionen Barrel Öl durch die enge Schifffahrtsstraße [von Hormus] gefahren wurden. **Das ist mehr als bei jedem anderen Engpass für Rohöl auf See.** Durch die Straße von Malakka werden jährlich rund 16 Millionen Barrel transportiert. Alle weiteren Meerengen liegen unter 5 Mio. Barrel pro Jahr.“¹⁹

“
Ohne Energie aus dem
Persischen Golf droht
Weltwirtschaftskrise.

GTAI (2024, Hormuz)

“
Eine Karte der wichtigsten Schifffahrtsrouten rund um diese Region verdeutlicht das grundsätzliche Problem (vgl. Abb. 3; die Punkte auf der Karte entsprechen zeitgleich realen Schiffsstandorten):

Abb. 3: Komplexe Transportwege und Choke Points des Mittleren Ostens



Quelle: Shipmap (o.A., Shipping)

A) Straße von Hormus

Speziell für die Industrieländer Asiens (insbesondere China und Japan) verläuft der Transfer von Rohöl und Erdgas aus der ölreichen Golfregion auch heute noch zum größten Teil per Schiff – zwangsläufig auf der Route durch die **Straße von Hormus**.

- ▶ Mit einem **Anteil von rund 20% am weltweiten Ölhandel** ist die *Straße von Hormus* „... einer der wichtigsten Schifffahrtswege für die weltweite Ölversorgung“.²⁰
- ▶ Auch **rund 30% des weltweit verflüssigten Erdgases (LNG)** laufen durch diese Meerenge.²¹

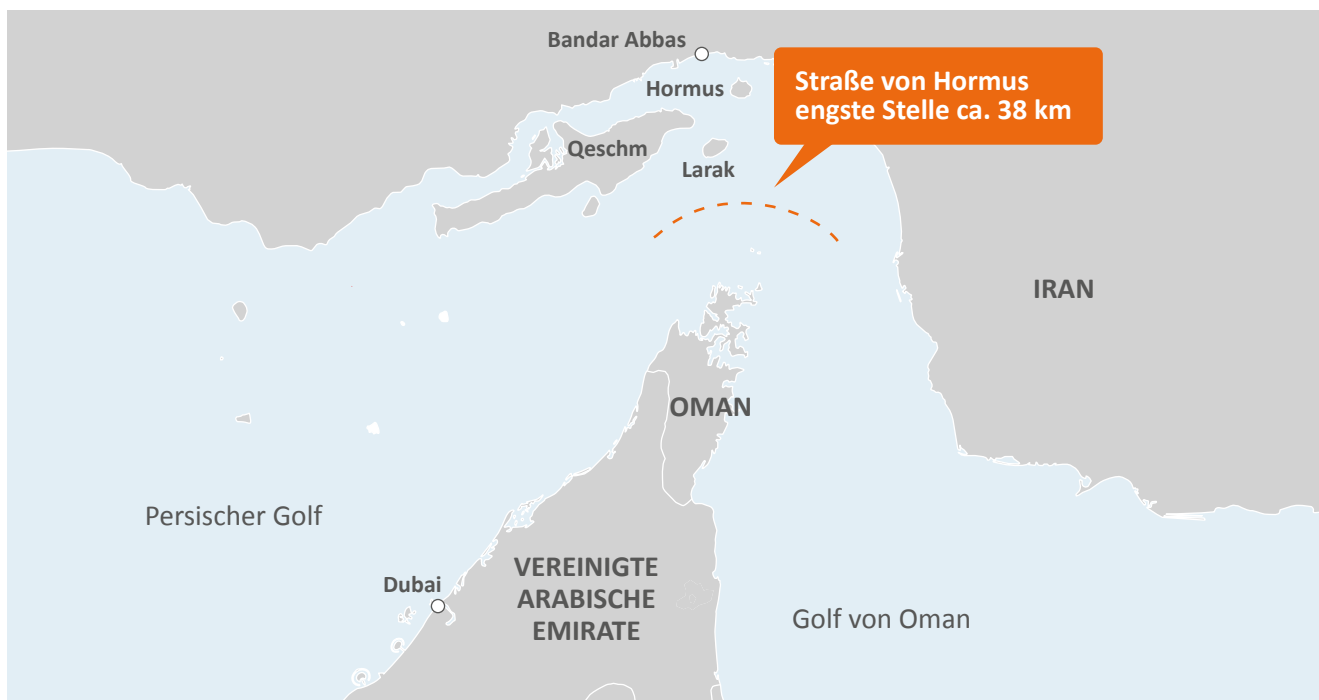
Vor diesem Hintergrund zählt die *Straße von Hormus* zu den **weltwirtschaftlich hochsensitiven Choke Points** und gilt berechtigterweise als „Nadelöhr des Welthandels“, „Hauptschlagader der Erdölversorgung“ und „neuralgischer Punkt der Energieversorgung“.²² (Vgl. dazu Abb. 4 auf S.10).

Die Meerenge am Ausgang des *Persischen Golfs* ist an ihrer engsten Stelle **nur 38 km breit** und hat Fahrrinnen von jeweils nur 3 km Ausdehnung. Gleichzeitig liegt sie im unmittelbaren Zugriff des **Iran**, der seit vielen Jahren eine offensive Regionalpolitik betreibt. Seit längerem agiert der Iran auch als erklärter Gegner westlicher Mächte (primär USA und Israel), wobei das **maritime Drohpotential** eine wichtige Rolle spielt, denn:

- ▶ Theoretisch wäre es dem Iran jederzeit möglich, die *Straße von Hormus* mit Seeminen zu sperren oder durch das gezielte Versenken eines Tankers für längere Zeit zu blockieren.²³

Um derartige Risiken möglichst auszuschließen, operiert die **5. US-Flotte** laufend in der Golfregion und unterhält einen Stützpunkt in Bahrain.²⁴ Doch auch die USA können nicht sicher sein, ob ihre überlegene Militärmacht ausreicht, um etwa gezielte terroristische Attacken gegen diese wichtige Transportroute abzuschrecken.²⁵

Abb. 4: Straße von Hormus als Nadelöhr der weltweiten Energieversorgung



Quelle: Wikipedia (o.A., Hormus)



*Iran sits at a focal point in the Straits of Hormuz.
Growing Iranian capabilities could pose
a threat to the global economy.*

Grey Dynamics (2024, Capabilities)



Hinzu kommt, dass die USA spätestens mit der zweiten Amtsübernahme von US-Präsident *Donald Trump* ein **deutlich abnehmendes Interesse** an der Verteidigung weit entfernter Schifffahrtswege zeigen, sofern diese nicht den vitalen Interessen der USA dienen.²⁶ Seit die USA selbst zum weltgrößten Produzenten von Erdöl und Erdgas aufgestiegen sind, sehen sie keine Notwendigkeit mehr, wichtige Transportrouten am *Persischen Golf* abzusichern, die aus US-Sicht vor allem den „Erzrivalen“ China sowie die „Schmarotzer“ in Europa begünstigen.²⁷

- Da die USA aus der Golfregion lediglich noch 4% ihrer Ölimporte beziehen (aus Saudi-Arabien), konzentriert sich die US-Regierung künftig auf **andere strategische Handelsrouten**, die allerdings überwiegend im Atlantik und Pazifik liegen.²⁸

Diese Haltung ist verständlich, denn über 80% des über die *Straße von Hormus* verschifften Erdöls aus der Golfregion gehen nach **Asien**, mit China, Japan, Indien und Südkorea als größten Abnehmerländern.²⁹ Bislang zeigen aber weder China noch Japan Interesse daran, die für sie besonders relevanten Transportwege aktiv zu sichern.³⁰



*Über 80% des über die Straße von Hormus
verschifften Erdöls gehen nach Asien.*

Perplexity (2025, Golfregion)



Somit existiert ein **erhebliches Restrisiko**, dass die *Straße von Hormus* jederzeit Gegenstand politischer Eskalation oder extremistischer Attacken werden könnte.³¹ In Zeiten ohnehin schon fragiler globaler Lieferketten würde dies **enorme Verspannungen der Weltwirtschaft** auslösen.³²

- Da **China** als Hauptabnehmerland allerdings enge Beziehungen zur Golfregion – und insbesondere zur Regionalmacht Iran – unterhält, sollten entsprechende Risiken (zumindest vorerst) beherrschbar sein.³³

Die enge Kooperation zwischen China und dem Iran war bereits mehrfach Gegenstand ausführlicher Analysen des FERI Cognitive Finance Institute.³⁴



B) Suezkanal und Bab el-Mandeb

Sowohl der *Suezkanal* als auch dessen Weiterführung zum *Indischen Ozean*, mit der Engstelle des *Bab el-Mandeb*, bilden eine wichtige Hauptachse für globale Handelsnetze und Lieferketten:

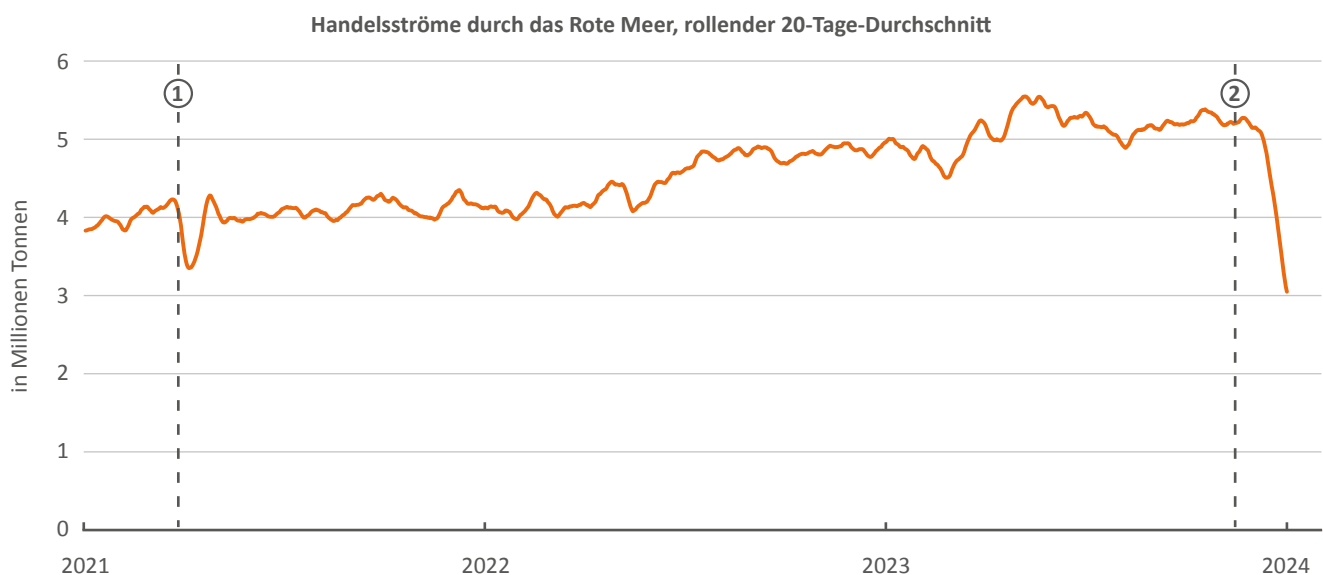
- Gemäß aktuellen Schätzungen passieren **rund 12% des Welthandels** den *Suezkanal*.³⁵

Insbesondere für den Warenaustausch zwischen Europa und Asien (dort wiederum speziell China) ist diese Transportroute von **essentieller Bedeutung**, denn: „... ein Drittel der Containerlieferungen von China nach Europa geht durch den *Suezkanal*.“³⁶

Die Relevanz dieser Passage sowie ihr besonderes Profil als **doppelter Choke Point** wurde in den letzten Jahren zunehmend deutlich (vgl. dazu Abb. 5):

- Durch die Havarie des riesigen Containerschiffs *Ever Given* mitten im *Suezkanal* entstand dort eine tagelange Blockade – mit teilweise **erheblichen Auswirkungen** auf europäische Absatzmärkte und Ost-West-Lieferketten.³⁷
- Die daraus resultierenden Folgekosten für die Weltwirtschaft – nicht zuletzt durch notwendige Umleitungen von Containerschiffen auf deutlich längere Transportrouten – wurden auf **mehrere Milliarden US-Dollar** geschätzt.³⁸

Abb. 5: Erhöhte Fragilität der Transportwege im Roten Meer (Suezkanal)



- ① Containerschiff „Ever Given“ bleibt im Suezkanal stecken.
- ② Huthi beginnen mit Attacken im Roten Meer.

Quelle: NZZ (2025, Führungsmacht)



Ein Drittel der Containerlieferungen
von China nach Europa geht
durch den Suezkanal.

Ralph Ossa, Chefökonom der WTO



Noch stärker wirkten bis vor kurzem allerdings die **anhaltenden Attacken** der sogenannten *Huthi*-Rebellen, die vom Jemen aus operierten und das *Horn von Afrika* umfahrende Transportschiffe (und sogar US-Kriegsschiffe!) gezielt mit Raketen oder bewaffneten Drohnen beschossen.³⁹ Diese Angriffe begannen vor rund 18 Monaten und standen im Zusammenhang mit dem Konflikt im Gaza-Streifen, ausgelöst vom Angriff militanter Palästinenser gegen Israel am 7. Oktober 2023.⁴⁰

Der wiederholte Beschuss von Containerschiffen im *Roten Meer* hat das **Risikoprofil** der dortigen *Choke Points* massiv erhöht – mit erheblichen Auswirkungen auf den weltweiten Schiffsverkehr:

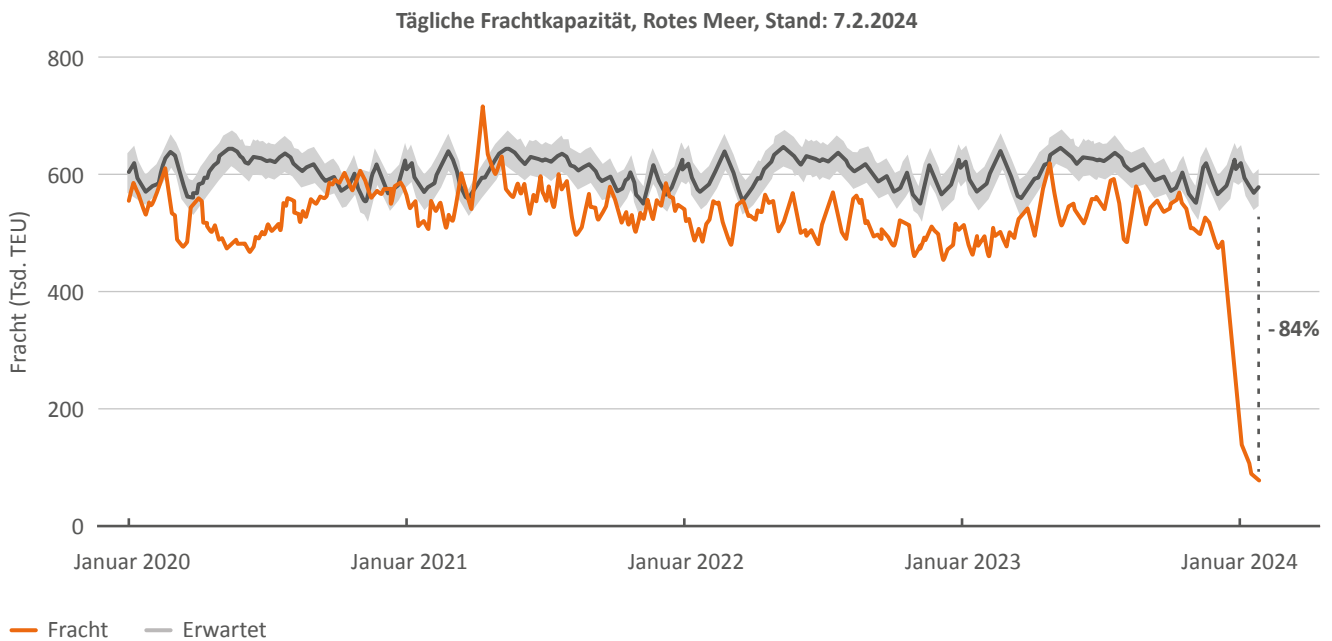
- ▶ Viele Schiffstransporte werden seitdem umgeleitet und müssen auf die – **deutlich längere – Route** rund um Afrika und das *Kap der Guten Hoffnung* ausweichen (vgl. Abb. 6).⁴¹
- ▶ Die **Transportkosten** zwischen Asien und Europa haben sich dadurch markant erhöht, von rund 1.500 US-Dollar noch Mitte 2023 auf über 4.000 US-Dollar pro Standardcontainer.⁴²
- ▶ Entsprechend ist das **Volumen der Transporte** durch den *Suezkanal* seitdem massiv gesunken, von zuvor 500.000 Containern pro Tag auf nur noch 200.000 im Jahr 2024.⁴³
- ▶ Das **Frachtvolumen** im Vergleich zur erwarteten Normalkapazität ist gemäß Berechnungen des *Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW)* sogar um **über 80%** eingebrochen (vgl. Abb. 7).⁴⁴

Abb. 6: *Huthi-Attacken verursachen ernste Störung des Welthandels*



Quelle: SZ (2024, Huthi-Attacken)

Abb. 7: Scharfer Einbruch des Frachtvolumens am Roten Meer



Quelle: IfW (2024, Frachtmenge); Daten basierend auf Kiel Trade Indicator

Seit Ende 2023 ist die **Anzahl der Passagen** durch den **Suezkanal** signifikant zurückgegangen, was insbesondere für Ägypten als Kanalbetreiber schmerzhaft **Einnahmeausfälle** (rund 60% Rückgang) und somit wachsende Budgetprobleme sowie erhöhte **staatliche Fragilität** bedeutet:

- „Dadurch brachen Ägyptens Deviseneinnahmen drastisch ein, das nordafrikanische Land steckt infolgedessen in der schwersten Wirtschaftskrise seiner Geschichte.“⁴⁵

Aufgrund der zentralen Rolle, die eine **ungehinderte Passage durch das Rote Meer** für den Welthandel einnimmt, haben die USA zuletzt versucht, mit massiven Militärschlägen gegen Stützpunkte und Häfen im Jemen die Angriffskapazitäten der *Huthi*-Rebellen zu schwächen und so die Sicherheit der dortigen Transportwege wieder herzustellen – allerdings mit unklarem Erfolg.⁴⁶

- Gleichzeitig fordert der neue US-Präsident **Donald Trump** jedoch von Ägypten – quasi als Gegenleistung – eine **kostenfreie Durchfahrt** für alle US-Schiffe durch den **Suezkanal**.⁴⁷
- Zudem plant die *Trump*-Administration eine konsequente Aufrechnung militärischer Ausgaben, damit diese Kosten „... den Europäern auferlegt werden können“.⁴⁸

Beide Eskalationen machen deutlich, dass die **Bedeutung der Global Choke Points** zuletzt – auch aus geostrategischer und machtpolitischer Perspektive – **massiv gestiegen** ist. Insbesondere aus Sicht der neuen US-Regierung rücken diesbezügliche Risikoabwägungen immer stärker in den Fokus.⁴⁹

“
Daher sehen viele Europäer
nicht nur China, sondern auch
die USA als Bedrohung für das
multilaterale System an.

Braml/Burrows (2023, Traumwandler)

Aktuelle Verschärfung bei zentralen Choke Points

Auch in anderen Weltregionen – darunter Mittelamerika und Südostasien – gibt es spezielle maritime Konstellationen, deren besondere Lage sie aus geostrategischer Sicht extrem exponiert. Dies ist einerseits der **Panamakanal**, der auf Höhe des Äquators einen direkten Durchgang vom Atlantik zum Pazifik bietet und speziell für die USA von herausragender strategischer Bedeutung ist. Zum anderen sind es die **Malakka-Straße** – als wichtige Passage vom Pazifik ins Südchinesische Meer – sowie die **Taiwan-Straße**, die unmittelbar zwischen dem chinesischen Festland und der Insel Taiwan verläuft.

- In allen drei Regionen sind derzeit **deutliche geopolitische Verschärfungen** zu beobachten, die Potential für akute Konflikte zwischen den Großmächten USA und China bergen.

A) Panamakanal

Der *Panamakanal* zählt seit über 100 Jahren zu den bedeutendsten Wasserstraßen der Welt. Er ermöglicht eine direkte Passage vom Atlantik in den Pazifik, unter Vermeidung des gefährlicheren – und mit 15.000 km deutlich längeren – Umwegs um die Südspitze Lateinamerikas (*Magellanstraße/Kap Hoorn*). Bei einer Gesamtlänge des Kanals von 82 km beträgt die reine Fahrtzeit zwischen Atlantik und Pazifik nur acht bis zehn Stunden, was im globalen Schiffsverkehr enorme **Kosten- und Treibstoffersparnisse** ermöglicht (vgl. Abb. 8).⁵⁰

Rund **6% des globalen Warenhandels** werden über den *Panamakanal* abgewickelt, der jährlich von rund 14.000 Schiffen durchfahren wird (vgl. Abb. 9). Für den Warenverkehr von **China zur US-Ostküste** bietet der Kanal die sowohl schnellste als auch sicherste Verbindung.⁵¹

Der Bau des Kanals wurde ab 1881 zunächst von der französischen „*Panamakanal-Gesellschaft*“ begonnen, unter Leitung des Ingenieurs (und Erbauers des *Suezkanals*) *Ferdinand de Lesseps*. Dieses Projekt musste jedoch aufgrund einer Vielzahl technischer Schwierigkeiten aufgegeben werden – 1902 wurde die Restgesellschaft an die USA verkauft.⁵²

Im Jahr 1903 übernahmen die USA faktisch die Kanalbau-stelle – nach einer vom damaligen US-Präsidenten *Theodore Roosevelt* angeordneten **Militärintervention**, die direkt zur Gründung der **Republik Panama** führte. Ab 1904 wurde der

Kanal von den USA weitergebaut und bis 1914 fertiggestellt; die eigentliche Inbetriebnahme erfolgte allerdings erst im Jahr 1920. Nachdem sie fast ein Jahrhundert lang die Hoheit über den Kanal und einen angrenzenden Landstreifen (die sogenannte „*Panamakanalzone*“) ausübten, übertrugen die USA nach längeren Streitigkeiten am 31. Dezember 1999 den gesamten Kanal an Panama.⁵³

Der *Panamakanal* hat für die USA – und speziell die US-Navy – **enorme strategische Bedeutung**: Im Verteidigungsfall ist der Kanal für die USA unverzichtbar, da er die schnellste Schiffsverbindung zwischen der Ost- und Westküste Amerikas darstellt (vgl. Abb. 8).⁵⁴



Im Falle eines Krieges im Pazifik zwischen den USA und China um Taiwan wäre der Kanal von entscheidender Bedeutung für die Amerikaner.

NZZ (2025, Panamakanal)



Doch auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist der Kanal für die USA höchst relevant: rund **70% der Handelsströme** durch den *Panamakanal* betreffen US-amerikanische Ein- und Ausfahrten!⁵⁵

- Vor diesem Hintergrund ist nicht überraschend, dass der neue US-Präsident *Trump* (noch vor Amtsantritt) **Anspruch auf Wiederinbesitznahme des Panamakanals** durch die USA erhob.⁵⁶

Mit dieser Forderung verfolgt die neue US-Regierung ein klares **geostrategisches Kalkül**, das sich primär gegen China und dessen mögliche Bedrohungspotentiale richtet. Denn:

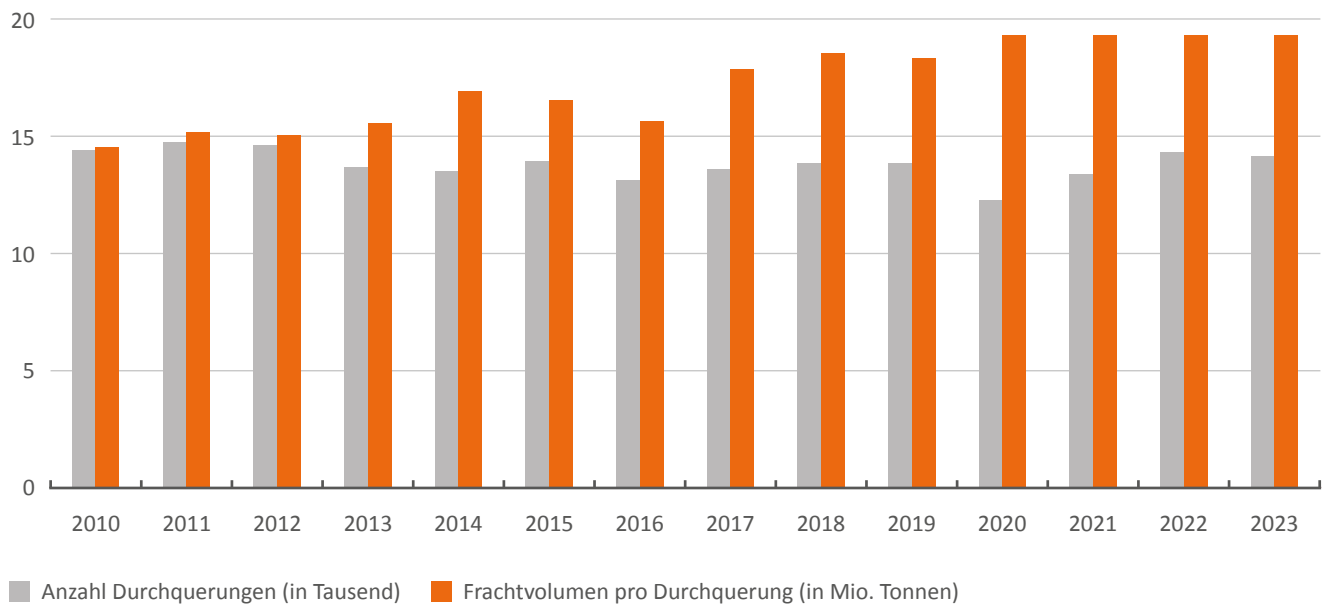
- Chinesische Firmen hatten in den letzten Jahren immer größere Teile der **Hafen- und Transport-Infrastruktur** am *Panamakanal* übernommen oder – wie im Fall der *China Communications Construction Company* – selbst errichtet.⁵⁷

Abb. 8: Strategische Relevanz des Panamakanals als Verbindung zwischen Atlantik und Pazifik



Quelle: Tagesschau (2025, US-Truppen)

Abb. 9: Transitverkehr durch den Panamakanal als Indikator strategischer Bedeutung



Quelle: The Market/NZZ (2024, Flaschenhals); Daten von Panama Canal Authority

In der zunehmenden chinesischen Präsenz (teilweise sogar Dominanz) am *Panamakanal* erkennen die USA – wohl nicht zu Unrecht – ein **Sicherheitsrisiko von größter Brisanz**, denn:

- Im Fall eines ernststen Konflikts zwischen den beiden Systemrivalen hätte China **wirkungsvolle Druckmittel**, um die USA direkt an ihrer wirtschaftlichen Hauptschlagader empfindlich zu treffen – etwa durch „taktische Havarien“ im Kanal oder sogar **gezielte Sabotage** essentieller Infrastruktur.⁵⁸
- Aus diesem Grund sieht auch das US-Militär „... in Chinas wachsender Präsenz in Panama ein strategisches Risiko.“⁵⁹



*China betreibt den Panamakanal.
Wir haben ihn nicht China gegeben,
wir haben ihn Panama gegeben.
Und wir holen ihn uns zurück.*

Donald J. Trump, 47. US-Präsident



Dieser Aspekt dürfte erklären, warum US-Präsident *Trump* – für viele Beobachter überraschend – den *Panamakanal* zuletzt mehrfach in den **Mittelpunkt** seiner politischen Ausführungen gerückt hat.⁶⁰

- Genau deshalb haben die USA zuletzt **massiven Druck** gegen dort tätige chinesische Unternehmen (bzw. gegen China selbst) ausgeübt; anschließend soll ein US-amerikanisches Investorenkonsortium dort große Teile der kritischen Infrastruktur übernehmen.⁶¹

China steht diesem erzwungenen Vorhaben jedoch sehr kritisch gegenüber und befürchtet nun seinerseits, am *Panamakanal* zum Opfer **möglicher Repressalien** durch die USA zu werden.⁶² Diese Bedenken treffen einen durchaus validen Punkt, zumal *Trump* zur Sicherung des Kanals sogar den **Einsatz von US-Truppen** ins Spiel gebracht hat – deren Stationierung dort bereits beschlossen ist.⁶³

Vor diesem Hintergrund wird sehr schnell klar, dass zentrale *Global Choke Points* wie der *Panamakanal* von allergrößter Wichtigkeit sind, denn:

- **In einer Welt zunehmender geopolitischer Konflikte werden die *Global Choke Points* immer stärker zum Schauplatz und zentralen Element machtpolitischer Einflussnahme, wirtschaftlicher Erpressung oder sogar militärischer Dominanz.**

B) Malakka-Straße

Die *Straße von Malakka* ist eine zentrale Meerenge in Südostasien und befindet sich zwischen Malaysia und Sumatra. Sie verbindet den Indischen Ozean mit dem Südchinesischen Meer und bildet einen wichtigen Teil der kürzesten Passage von und nach Südostasien. Sie ist damit die **wichtigste Seeverbindung** zwischen Europa, dem Nahen Osten und Ostasien.⁶⁴ (Vgl. dazu Abb. 10).

Die *Malakka-Straße* ist rund 900 km lang und an ihrer schmalsten Stelle nur rund 38 km breit; aufgrund ihrer zentralen Lage ist sie die **meistbefahrene Wasserstraße** der Welt:

- Schätzungen zufolge fließen durch die *Malakka-Straße* **20 bis 25% des gesamten Welthandels**, entsprechend knapp **40% aller weltweiten Schiffstransporte**.⁶⁵
- Täglich passieren rund **200 bis 250 Schiffe** die Durchfahrt, beladen überwiegend mit Rohstoffen, Vorprodukten und Konsumgütern jeder Art.⁶⁶



*Over a quarter of global soybean exports
and 20% of internationally traded rice
transit the Strait of Malacca.*

Roland Berger (2022, Chokepoints)



Abb. 10: Malakka-Straße als Hauptschlagader des Indo-Pazifiks



Quelle: Wikipedia (o.A., Malakka)

Insbesondere für den Handel mit China, Japan und Südkorea spielt die Meerenge eine entscheidende Rolle, denn große Teile der **Rohstoffversorgung** dieser relativ rohstoffarmen Länder erfolgen per Schiff aus anderen Regionen:

- Speziell China bezieht bislang **über 70% seiner Ölimporte** auf dem Seeweg aus der Region am *Persischen Golf* – notwendigerweise durch die *Malakka-Straße*.⁶⁷

Die *Malakka-Straße* liegt als zentrales Verbindungselement zwischen den großen Meeresgebieten des Indischen sowie des Pazifischen Ozeans, die gemeinsam auch als „*Indo-Pazifik*“ bezeichnet werden.⁶⁸ Sie gilt deshalb als „*Aorta des Indo-Pazifiks*“, die aufgrund ihrer Bedeutung zugleich ein hochgradiges **geopolitisches Nadelöhr** und eine „*verwundbare Hauptschlagader*“ darstellt.⁶⁹

Analog (wenn auch spiegelbildlich) zur Lage am *Panama-kanal* sorgt sich China darum, dass – etwa im Falle eines ernststen Konflikts mit den USA – gegnerische Kräfte eine **Blockade** der *Malakka-Straße* bewirken oder deren weitgehende **Kontrolle** übernehmen könnten.⁷⁰ Diese Sorge ist nicht unbegründet, denn die Meerenge würde in einer

möglichen Konfrontation zwischen China und den USA sehr schnell eine wichtige oder sogar entscheidende Rolle spielen.⁷¹

- Chinas vormaliger Staatspräsident *Hu Jintao* bezeichnete dieses Problem – und dessen latentes Bedrohungspotential für China – auch als „**Malakka-Dilemma**“.⁷²

Eine **mögliche Blockade** dieser Passage hätte gravierende Auswirkungen auf die globalen Lieferketten sowie – per Definition – den gesamten Welthandel. Sie wäre zugleich wohl auch Auslöser einer **scharfen Krise in China**, dessen wirtschaftliche Existenz von der Offenheit seiner wichtigsten Transportwege abhängt. In derartigen Szenarien wären deshalb harte chinesische Reaktionen, also auch militärische oder wirtschaftliche **Vergeltungsschläge**, zu erwarten.⁷³

- Diese enorme strategische Vulnerabilität – sowohl geopolitisch als auch geoökonomisch – definiert das Profil der *Malakka-Straße* als äußerst sensiblen **Global Choke Point**.⁷⁴



Eine Blockade der chinesischen Lieferungen durch die Straße von Malakka durch die Vereinigten Staaten von Amerika und ihre Verbündeten ist einer der schlimmsten Albträume Pekings.

Braml/Burrows (2023, Traumwandler)



Das ohnehin schon erhebliche Risikopotential der *Malakka-Straße* als *Global Choke Point* wird noch dadurch unterstrichen, dass auch dort (ähnlich wie am *Suezkanal*) **Angriffe militanter Piraten oder Terroristen** auf durchfahrende Schiffe leicht möglich sind und in der Vergangenheit häufig vorkamen.⁷⁵ Zunehmende Abschreckung durch Patrouillenboote (sowie Respekt vor chinesischer Intervention) haben diese Risiken jedoch in den letzten Jahren deutlich reduziert.⁷⁶

C) Taiwan-Straße

Neben dem *Panamakanal* zählt vor allem die *Taiwan-Straße* zu denjenigen *Global Choke Points*, die nicht nur **weltwirtschaftlich** sehr bedeutend, sondern auch **geopolitisch** hochgradig relevant sind. Ausschlaggebend dafür ist die **Topographie**, denn die *Taiwan-Straße* liegt als Durchfahrtsweg genau zwischen dem Festland der Volksrepublik China und der vorgelagerten Insel Taiwan (vgl. Abb. 11).



Im Westpazifik ist die Taiwanstraße seit Jahrhunderten die Hauptverkehrsader für den Seetransport von und nach China, Taiwan, Japan und Südkorea.

GTAI (2024, Taiwanstraße)



Die *Taiwan-Straße* ist im Durchschnitt nur etwa 90 Seemeilen (rund 160 km) breit und wird täglich von rund 250 Schiffen passiert – darunter vor allem Frachtschiffe, die Rohstoffe und Waren zwischen China und dem Rest der Welt transportieren. Nahezu die Hälfte aller aktiven Containerschiffe nutzt diese Passage, die damit zu den wichtigsten und **meistbefahrenen Seerouten der Welt** zählt.⁷⁷

Die *Taiwan-Straße* erhält ihre geopolitische Bedeutung aus einer **Kombination einzigartiger Aspekte**:

- Die Durchfahrt dient als **wichtigste Passage** für nahezu den gesamten Schiffsverkehr zwischen China und dem Rest der Welt; als zentrale „Pipeline“ für grundlegende Rohstoff- und Gütertransporte bildet sie eine **essentielle Versorgungslinie** für Chinas Wirtschaft.⁷⁸
- China sieht die Insel Taiwan als **abtrünnige Provinz**, die innerhalb weniger Jahre mit dem „Mutterland“ China wiedervereinigt werden soll – notfalls mit **militärischer Gewalt**; die *Taiwan-Straße* wäre das zur Durchführung einer Invasion entscheidende Seegebiet.⁷⁹
- Der Status der Insel Taiwan ist international höchst umstritten, unterliegt aber bislang einer **impliziten Sicherheitsgarantie** der USA. Sollte China gegen Taiwan vorgehen, könnte dies ein direktes Eingreifen der USA nach sich ziehen: Darin liegt in den nächsten Jahren – zumindest theoretisch – eines der ernsthaftesten Risiken für einen „großen Krieg“.⁸⁰
- Aus chinesischer Sicht ist Taiwan elementarer Teil der dem Festland vorgelagerten „*Ersten Inselkette*“, die aus **militärstrategischer Perspektive** für China enorme Relevanz besitzt; dieser Punkt ist für China ein zentrales Motiv zur „Übernahme“ von Taiwan.⁸¹
- Zudem ist Taiwan der weltweit wichtigste **Produktionsstandort für Höchstleistungs-Computerchips** (u.a. TSMC-Konzern); eine mögliche Blockade oder gar Invasion durch China „... hätte zwangsläufig extrem negative Rückkopplungen auf die gesamte Weltwirtschaft“.⁸²

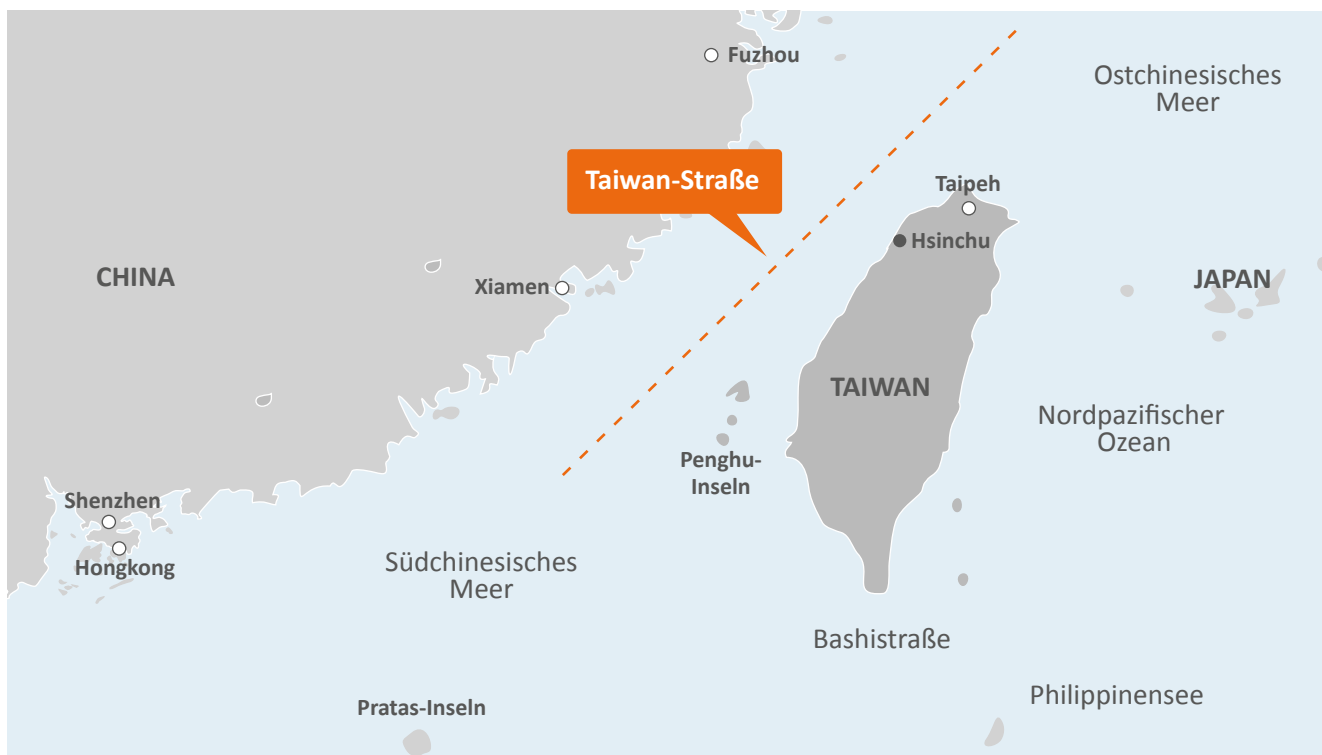


Taiwan ist (...) von immenser Bedeutung: geostrategisch als Teil der ersten Inselkette, die den Zugang der VR China zum Pazifik einschränkt, und wirtschaftlich-technologisch als führender Produzent von Mikrochips.

SWP (2022, Taiwan)



Abb. 11: Die Taiwan-Straße als zentraler geopolitischer Choke Point



Quelle: FERI Cognitive Finance Institute, 2021

Vor diesem Hintergrund wird klar, dass die *Taiwan-Straße* sich in jeder Hinsicht als **äußerst fragiler und potentiell gefährlicher Global Choke Point** qualifiziert: Das Risiko einer akuten – möglicherweise sogar ungewollten oder zufälligen – Eskalation, die zwangsläufig extrem negative Auswirkungen auf Geopolitik und Weltwirtschaft nach sich ziehen würde, ist dort besonders hoch.⁸³

- Aufgrund des direkten Zusammenpralls von geopolitischem Konfliktpotential zwischen den Großmächten USA und China, der enormen strategischen und wirtschaftlichen Bedeutung von Taiwan – für China und die gesamte Weltwirtschaft – sowie der besonders exponierten Lage – genau an der Schnittlinie wichtiger Einflussbereiche von China, Japan und den USA – spielt die *Taiwan-Straße* im Rahmen der *Global Choke Points* eine zentrale und äußerst brisante Rolle – mit stetig zunehmendem Risikopotential.⁸⁴

Das spezielle Risikoprofil der Region um Taiwan war bereits mehrfach Gegenstand ausführlicher Analysen des FERI Cognitive Finance Institute:

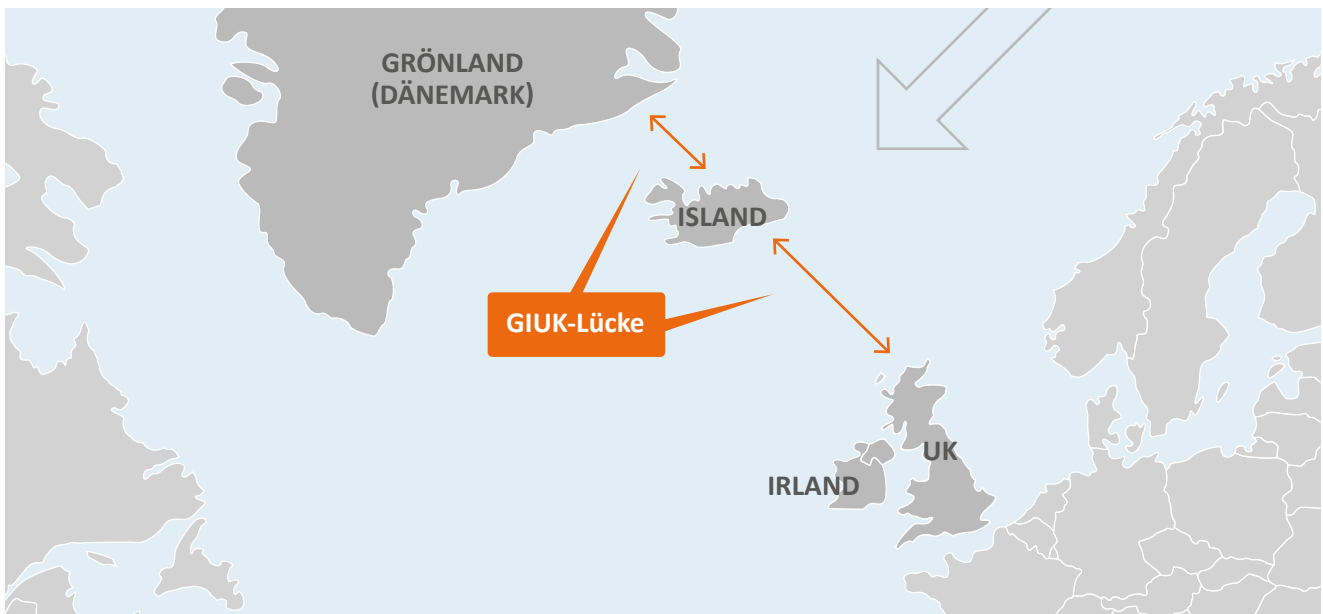


Exkurs: Neue geostrategische Choke Points

Aus spezifisch **militärstrategischer Sicht** rücken zuletzt auch noch andere spezielle Wasserwege und Engstellen ins Blickfeld. Dazu zählt insbesondere die sogenannte „**GIUK-Lücke**“, die vom Süden Grönlands an Island vorbei bis zur Nordküste von Großbritannien (G - I - UK) verläuft (vgl. Abb. 12).

► Die **GIUK-Lücke** gilt aus Sicht von Militärplanern als **zentrale Passage** für gegnerische Flottenverbände, die durch das Nordpolarmeer (folglich also aus Russland und/oder China) in Richtung Nordamerika/USA oder Europa vorstoßen könnten.⁸⁵

Abb. 12: Die GIUK-Lücke und ihre geostrategische Bedeutung



Quelle: Geopolitical Monitor (2025, GIUK Gap)

Die **GIUK-Lücke** (*GIUK Gap*) ist für westliche Militär- und Flottenstrategen seit längerem ein wichtiges Element bei der Analyse potentieller Bedrohungsszenarien. Ähnlich wie im Kalten Krieg die **Fulda-Lücke** (*Fulda Gap*) in Deutschland als mögliche Vorstoß- und Durchbruchgelegenheit für gegnerische Panzerarmeen galt, stellt die **GIUK-Lücke** das grundsätzliche Einfallstor für feindliche Flottenverbände im Nordatlantik dar. In der langen Phase des Kalten Krieges (1945-1990) galt dies als direkte Bedrohung

von Europa sowie den USA, insbesondere für die Sicherheit transatlantischer Nachschub- und Versorgungswege.⁸⁶

Mit Ende des Kalten Krieges wurden diese strategischen Überlegungen deutlich geringer gewichtet. Inzwischen vollzieht sich jedoch auch hier eine **kritische Neubewertung**. Dabei spielen sowohl die erneute Veränderung der geopolitischen Rahmenbedingungen als auch der **globale Klimawandel** eine entscheidende Rolle:

Infolge der seit einigen Jahren massiv fortschreitenden Erderwärmung schmilzt das Eis in der Arktis rapide. Damit werden erstmals **völlig neue Durchfahrtsrouten im Nordpolarmeer** frei, was eine direkte Schiffspassage über die Spitze der Nordhalbkugel ermöglicht. Im Krisenfall könnten so große Flottenverbände (etwa vom Norden und Osten Russlands oder von China) durch das Nordpolarmeer auf direktem Weg in Richtung Nordatlantik vorstoßen. Speziell für Russland würden damit bisher neuralgische Engpässe für Flottenbewegungen (insbesondere der *Öresund*) obsolet.⁸⁷

- Faktisch gewinnen damit sowohl Russland als auch China eine **deutliche Zunahme strategischer Bewegungsfreiheit**, was aus Sicht Europas und der USA zukünftige Bedrohungsszenarien im Nordatlantik ernsthaft verschärft.⁸⁸

Zur strategischen Relevanz der *GIUK-Lücke* erklärt *Geopolitical Monitor* (2025):

- „*The GIUK Gap is a strategically significant maritime passage located between Greenland, Iceland, and the United Kingdom. Serving as a **central chokepoint in the North Atlantic Ocean**, it connects the Arctic Ocean to the Atlantic and facilitates movement between North America and Europe, making it a constant focus for naval strategists.*“⁸⁹

Die Tatsache, dass US-Präsident *Trump* zuletzt mehrfach ausgeprägtes Interesse an der Insel Grönland bekundete, dürfte – zumindest in Teilen – auch aus einer **neuen strategischen Risikoeinschätzung** der USA mit Blick auf das *GIUK Gap* resultieren.⁹⁰

Fazit und Ausblick

Die vorliegende Analyse macht deutlich, dass sich rund um die zentralen *Choke Points* der Welt ein **Szenario mit sehr konkreten Risiken** herausgebildet hat:

- Besonders exponierte *Global Choke Points* – darunter vor allem der *Panamakanal* sowie die *Taiwan-Straße* – stehen klar im Zentrum eines **geopolitisch motivierten Machtkampfs** zwischen den beiden Supermächten USA und China.
- Hinzu kommen weitere spezifische Faktoren, die eine **Zuspitzung inhärenter Risikokonstellationen** zunehmend wahrscheinlich machen (vgl. Abb. 13 auf S. 22).



Mit Blick auf das derzeitige Handeln der USA kann China nicht anders, als eine Eindämmungspolitik, wenn nicht sogar die Vorbereitung auf einen Konflikt um Taiwan wahrzunehmen.

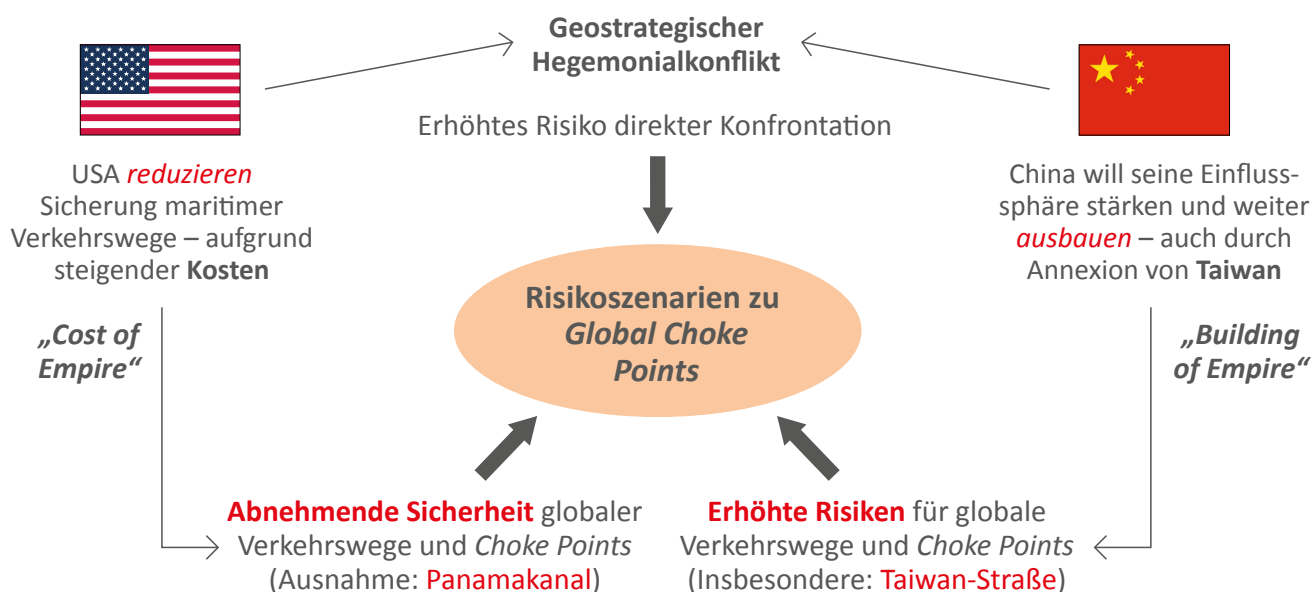
Braml/Burrows (2023, Traumwandler)



Insbesondere drei grundlegende, zugleich aber partiell gegenläufige Entwicklungen dürften vorerst das Geschehen rund um wichtige *Global Choke Points* determinieren:

1. An **erster Stelle** steht dabei der zunehmend nationalistisch und isolationistisch geprägte Kurs der neuen US-Regierung unter *Donald Trump*, der die USA aus der Rolle eines globalen „Weltpolizisten“ befreien will. Offensichtlich sind die USA nicht länger bereit, die Kosten der „*Pax Americana*“ – speziell für die Absicherung des bisherigen Welthandelssystems – überwiegend selbst zu bezahlen.⁹¹
- Diese **restriktive Neuausrichtung der US-Außenpolitik** zieht sich durch alle bisherigen Handlungen und Verlautbarungen der neuen *Trump*-Administration und dürfte die Sicherheit der globalen Handelswege **tendenziell reduzieren!**⁹² (Ausnahmen wie der *Panamakanal*, der für die USA von strategischer Bedeutung ist, bestätigen hier die Regel.)

Abb. 13: Spezifische Risikofaktoren für zentrale Global Choke Points



Quelle: FERI Cognitive Finance Institute, 2025

2. An **zweiter Stelle** steht der sich latent verschärfende Konflikt zwischen den beiden Systemrivalen USA und China, der am *Panamakanal* bereits einen **direkten Machtkampf** ausgelöst hat. Speziell das brisante Spannungsverhältnis rund um Taiwan rückt aber zusätzlich auch die *Taiwan-Straße* als **potentiellen Konfliktpunkt** in den Vordergrund.⁹³

► Folglich repräsentiert bis auf weiteres die *Taiwan-Straße* – in ihrer Eigenschaft als kritischer *Global Choke Point* – ein **akutes Risikoszenario für Weltwirtschaft und Welthandel!**

3. An **dritter Stelle** steht – paradoxerweise unter anderen Vorzeichen – wieder die **Neuaustrichtung der US-Politik** unter *Donald Trump*: Dessen jüngste Maßnahmen, von der Remilitarisierung und Quasi-Annexion des *Panama-kanals* bis zur Androhung einer (möglicherweise gewaltsamen) Übernahme der Insel Grönland (Stichwort „GIUK-Lücke“), deuten klar auf eine **zunehmende Konfliktbereitschaft** der USA bei der Verteidigung oder Durchsetzung nationaler Interessen.⁹⁴

► Dieser Aspekt reflektiert eine **erhöhte Risikoeinschätzung der USA** gegenüber exponierten *Global Choke Points* – was im Licht dieser Analyse absolut gerechtfertigt erscheint!

Das unter Donald Trump massiv veränderte politische Umfeld in den USA war bereits mehrfach Gegenstand ausführlicher Analysen des FERI Cognitive Finance Institute:



Obwohl das Phänomen der *Global Choke Points* bereits seit längerem ein valider Ausgangspunkt für verschiedenste **Risikoszenarien** ist, haben die jüngsten Schritte der neuen US-Regierung die **Aktualität** und **Brisanz** solcher Szenarien schlagartig in den weltweiten Fokus gerückt:

- Von der US-Drohung zur militärischen Übernahme des *Panamakanals* über die Verdrängung chinesischer Logistikfirmen aus Panama bis hin zur Forderung nach einer „Vergütung“ für die Sicherung des *Suezkanals* – alle Entwicklungen bestätigen sehr klar die **rapide wachsende strategische Bedeutung der *Global Choke Points***!

Zugleich lässt sich daraus eine **neue Phase der Machtpolitik** ableiten, die vor allem von den USA und deren nationalen Interessen getrieben wird und die Sicherung von (aus Sicht der USA) kritischen *Choke Points* verstärkt in den Blick nimmt. Sofern diese neue Machtpolitik mit ähnlichen Interessen von China (oder auch Afrika und Europa) kollidiert, sind **verschärfte globale Konflikte** ein nahezu sicheres Ergebnis. In umgekehrter Richtung gilt dies allerdings genauso, vor allem falls China seine Pläne zur Übernahme von Taiwan – und der *Taiwan-Straße* – in die Tat umsetzen sollte.

- Würden diese Konflikte auf die Sicherheit und die Integrität besonders relevanter *Global Choke Points* durchschlagen (⇒ *Panamakanal*, *Suezkanal*, *Taiwan-Straße*, *Malakka-Straße*), hätte die Welt ein **sehr ernstes Problem**.



Ein Konflikt in der Taiwanstraße wäre verheerend. Eine derartige Eskalation hätte Auswirkungen auf die Weltwirtschaft in einer Weise, die wir uns nicht vorstellen können.

Lloyd Austin (2023), US-Verteidigungsminister bis 2025



Insbesondere Europa muss sich schon heute darauf einstellen, zukünftig **erhöhte Risiken** rund um die *Global Choke Points* hinzunehmen. Der **Abschied der USA** von ihrer langjährigen Rolle als Garant freier Schifffahrtswege ist dafür ebenso verantwortlich wie die **Zunahme geopolitischer Konflikte** in besonders sensiblen Weltregionen (vgl. dazu auch die nachfolgende Textbox).

Europäische „Trittbrettfahrer“ unter Druck

Wie das Politikportal *Euractiv* feststellt, könnte insbesondere Europa beim Thema *Global Choke Points* ein **Hauptverlierer** sein, denn: „*Ein dem US-Vizepräsidenten J.D. Vance zugeschriebener Chatbeitrag besagt, dass ,drei Prozent des US-Handels über den Suezkanal abgewickelt werden‘, während es ,40 Prozent des europäischen Handels‘ seien. Es impliziert, dass die Offenhaltung der Route anderen mehr nützen würde als der amerikanischen Seite. ,Ich hasse es einfach, Europa wieder aus der Patzche zu helfen‘, soll Vance in dem Chat gesagt haben, in dem es um die Pläne der Trump-Regierung ging, die Huthi-Rebellen zu bombardieren. Vance berichtete auch, dass solche Angriffe hauptsächlich Europa zugutekommen würden, das sich selbst darum kümmern sollte.*“⁹⁵

Diese **Neuordnung wichtiger globaler Prioritäten der USA** impliziert, dass sich Europa – als vom freien Welthandel und der Offenhaltung wichtiger Schifffahrtsrouten besonders abhängige Region – zukünftig nicht mehr ohne weiteres auf das Vorliegen dieser Rahmenbedingungen verlassen können.

Dies bedeutet für Europa im Umkehrschluss entweder **höhere Kosten** – für eigenständige Sicherungsmissionen – oder mittelfristig deutlich **steigende geoökonomische Risiken**.⁹⁶

Unternehmer und Investoren sollten die **grundsätzliche Problematik** der *Global Choke Points* sowie deren **geökonominische Brisanz** sehr genau zur Kenntnis nehmen. Abrupte Zuspitzungen und Konfliktsituationen oder gar längere Blockaden bei kritischen *Choke Points* hätten mit hoher Wahrscheinlichkeit einschneidende Unterbrechungen hochsensibler globaler Lieferketten zur Folge – und damit nahezu zwangsläufig auch **harte Friktionen in Welthandel und Weltwirtschaft**.⁹⁷

Aktuelle Veränderungen der geopolitischen Dynamik rund um die *Global Choke Points* sollten deshalb eng beobachtet und hinsichtlich **möglicher Risikoszenarien** sorgfältig bewertet werden.

Wichtige **Indikatoren** zur laufenden Einordnung sind dabei insbesondere:

- neue Schritte oder Ankündigungen der US-Regierung (► *Panamakanal, Suezkanal*)
- aktuell bereits eingetreten: erhöhte Spannungen im Verhältnis USA – Iran (bzw. Israel – Iran) (► *Straße von Hormus*)
- akute Zuspitzungen im Konflikt China – Taiwan (► *Taiwan-Straße*)
- weitere Verhärtung im „großen“ geopolitischen Konflikt USA – China (⇒ *Diverse*).

Viele dieser Aspekte und Entwicklungen werden vom *FERI Cognitive Finance Institute* bereits seit längerem intensiv verfolgt; sie waren dort bereits mehrfach Gegenstand spezieller Ausarbeitungen und werden auch künftig gezielten **Szenarioanalysen und Risikobewertungen** unterzogen.

Mit Bezug zum hier skizzierten Gesamthintergrund hat das *FERI Cognitive Finance Institute* folgende **Analysen und Studien veröffentlicht**, die gerne zur **Vertiefung herangezogen** werden können:



Notizen

[illegible]

Erläuterungen:

- 1 Vgl. zum grundsätzlichen Begriffshintergrund ausführlich: Wikipedia (o.A., Choke Point); weiterführend auch: Fishman (2025, Chokepoints).
- 2 Vgl. dazu etwa: Tagesschau (2024, Rücknahme).
- 3 Vgl. dazu: NZZ (2025, Panamakanal): „Die Amerikaner sind auf ihn angewiesen, wenn sie Flotteneinheiten vom einen Ozean in den anderen verschieben wollen oder ihre Kriegsschiffe mit Nachschub versorgen müssen.“ Vgl. dazu ausführlich auch die weiteren Ausführungen unter „Panamakanal“.
- 4 Vgl. dazu ausführlich die nachfolgenden Kapitel.
- 5 Vgl. dazu ausführlich die weiteren Ausführungen unter „Panamakanal“.
- 6 Vgl. dazu ausführlich die nachfolgenden Kapitel.
- 7 Vgl. dazu etwa: Spiegel (2021, Superstau).
- 8 Schätzung aus dem Jahr 2022; vgl.: Roland Berger (2022, Chokepoints).
- 9 Neue Automobile werden unter anderem von Japan in die ganze Welt verschifft, aber auch von China nach Europa sowie von Europa in die USA – und vice versa.
- 10 Vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen der nachfolgenden Abschnitte und Kapitel.
- 11 Zu einer sehr umfassenden Analyse des geoökonomischen Konflikt- und Zerstörungspotentials, das von wichtigen *Global Choke Points* ausgehen kann, vgl. insbesondere: Fishman (2025, Chokepoints).
- 12 Wenige Monate zuvor verhängten die USA ein vollständiges Öl-Embargo gegen Japan – zu dieser Zeit bezog Japan rund 80% seines Ölbedarfs aus den USA; vgl. dazu etwa: Wikipedia (o.A., Pearl Harbor). Analog dazu auch: Braml/Burrows (2023, Traumwandler), S. 28.
- 13 Die Dramatik solcher „*Choke Events*“ wurde in den beiden Ölkrisen der 1970er-Jahre erstmals auch im Westen sehr deutlich spürbar; vgl. dazu etwa: NDR (2022, Ölkrisen).
- 14 Vgl. dazu ausführlich die nachfolgenden Kapitel. Zum letztgenannten Aspekt vgl. etwa: DW (2024, Taiwanstraße).
- 15 Sowohl der *Bosporus* als auch die *Straße von Gibraltar* sowie der *Öresund* sind für die wirtschaftliche Sicherheit Europas von besonderer Bedeutung. Der unter türkischer Hoheit stehende *Bosporus* gilt speziell aus Sicht Russlands als „lästiger“ *Choke Point*, der seine Machtentfaltung im Schwarzmeerraum einschränkt. Auch Fishman (2024, Chokepoints), S. 3 betont die strategische Bedeutung des *Bosporus*: „*The Bosphorus is the epitome of a chokepoint: a gateway so critical to international trade that controlling it confers immense power – and blocking it can bring an enemy to its knees.*“ Vgl. zu diesen Punkten weiterführend auch: Roland Berger (2022, Chokepoints); The Market/NZZ (2024, Flaschenhals).
- 16 Vgl. in diesem Sinne bereits: Roland Berger (2022, Chokepoints). Für die grundlegende Einordnung der hier angeführten *Choke Points* wird auf die nachfolgenden detaillierten Informationen und Abbildungen verwiesen.
- 17 Vgl. dazu überblickartig: Deutschlandfunk (2022, Öl).
- 18 Vgl. dazu ausführlich etwa: Yergin (2020, Map).
- 19 Statista (2019, Hormus), (Hervorhebungen durch Verfasser).
- 20 Vgl. dazu analog: Capital (2023, Hormus).
- 21 Vgl. dazu: Statista (2019, Hormus); GTAI (2024, Hormuz).
- 22 TAZ (2019, Nadelöhr). Analog und mit weiteren Daten auch: Statista (2019, Hormus): „*Die Straße von Hormus ist eine der wichtigsten Öl-Adern der Welt und einer der größten Engpässe für die weltweite Versorgung. (...) Wenn Öltanker die Straße von Hormus nicht passieren könnten, hätte dies erhebliche Auswirkungen, wie beispielsweise einen Anstieg der Ölpreise oder der Preise für flüssiges Erdgas.*“
- 23 Vgl. Capital (2023, Hormus). Zu den (laufend verstärkten) militärischen Kapazitäten des Iran rund um die *Straße von Hormus* vgl. ausführlich: Grey Dynamics (2024, Capabilities).
- 24 Vgl. dazu überblickartig: ntv (2023, Kriegsschiffe); sowie ausführlich: Wikipedia (o.A., Fleet). Zudem verfügen die USA über eine regionale Luftwaffenbasis in Doha (Qatar); vgl. US State Department (2025, Security).
- 25 Die Erfahrungen mit den *Huthi*-Rebellen im Jemen deuten eher in eine andere Richtung; vgl. dazu etwa: ntv (2023, Kriegsschiffe); sowie die nachfolgenden Ausführungen.
- 26 In diesem Sinne äußerte sich etwa US-Vizepräsident *J.D. Vance* in einem inzwischen notorischen Regierungs-Chat; vgl. dazu: Welt (2025, Schmarotzerei). Vgl. dazu auch: unten, letztes Kapitel.
- 27 Vgl. dazu grundlegend: Yergin (2020, Map); Technik & Einkauf (2025, Exportländer); Welt (2025, Schmarotzerei). Ausführlich dazu auch: Euractiv (2025, Schifffahrt). Diese relative Geringschätzung des *Persischen Golfs* zeigt sich auch daran, dass *Donald Trump* diesen in „*Arabischen Golf*“ umbenennen will; vgl. dazu etwa: Frankfurter Rundschau (2025, Golf).
- 28 Vgl. zum Anteil der US-Ölimporte: Technik & Einkauf (2025, Exportländer); zur weiteren Aussage: Yergin (2020, Map).
- 29 Vgl. dazu: Perplexity (2025, Golfregion); ergänzend auch: IEA (2025, Statistics); sowie: Tagesspiegel (2019, Nadelöhr).
- 30 Genau darauf zielt der US-Vorwurf des „*Trittbrettfahrens*“, der von der neuen US-Regierung pauschal gegen viele Länder erhoben wird; vgl. dazu etwa: Welt (2025, Schmarotzerei).
- 31 Ein denkbarer Auslöser für eine politische Eskalation wäre etwa ein Angriff Israels gegen iranische Atomanlagen – ein solches Szenario erscheint aktuell nicht unwahrscheinlich; vgl. dazu: ntv (2025, Angriff).
- 32 Ursache der Lieferkettenproblematik ist insbesondere der von US-Präsident *Donald Trump* am 2. April 2025 ausgelöste globale Zollkonflikt; vgl. dazu überblickartig: ZDF heute (2025, Weltwirtschaftskrise).
- 33 Zur engen Kooperation von China und Iran vgl. ausführlich: DW (2021, Kooperationsabkommen); Haass (2024, Viererbande).
- 34 Vgl. insbesondere: Rapp (2023, Weltordnung); Rapp (2024, Rezession); Rapp (2025, Big Picture).
- 35 Vgl. dazu: Roland Berger (2022, Chokepoints).
- 36 *Ralph Ossa*, Chefökonom der *World Trade Organisation WTO*, zitiert nach: Tagesschau (2024, Probleme).
- 37 „*Wegen der Blockade warteten auf beiden Seiten des Kanals mehr als 350 andere Schiffe auf Weiterfahrt.*“; Business Insider (2021, Blockade); sowie bereits: oben, erstes Kapitel. Wichtige Saisonartikel und vorbestellte Waren (darunter Motorräder aus Japan) konnten oft nur mit erheblicher Verspätung ausgeliefert werden, denn: „*Die Umleitung von Schiffen aufgrund der Angriffe im Roten Meer um das Kap der Guten Hoffnung in Afrika führt dazu, dass sich die Zeit für den Transport von Waren zwischen den asiatischen Produktionszentren und den europäischen Verbrauchern deutlich um bis zu 20 Tage verlängert.*“; *Julian Hinz*, Direktor des *Forschungszentrums Handelspolitik*, zitiert nach: Tagesschau (2024, Schiffe).

- 38 Vgl. Business Insider (2021, Blockade); vgl. dazu ausführlich auch: Spiegel (2021, Suezkanal-Blockade).
- 39 Vgl. dazu etwa: ntv (2023, Kriegsschiffe); Tagesschau (2023, Angriffen).
- 40 Vgl. dazu etwa: Tagesschau (2023, Huthi). Neuesten Informationen zufolge sollen die *Huthi*-Rebellen bei ihren Angriffen sogar logistische Unterstützung aus China erhalten haben – etwa durch Satellitenbilder; vgl. dazu: NZZ (2025, Huthi-Rebellen).
- 41 Vgl. Tagesschau (2024, Schiffe): „*Statt durch das Rote Meer leiten die Reedereien ihre Schiffe nun um und sie fahren den deutlich längeren Weg um das Kap der Guten Hoffnung.*“ Vgl. dazu ausführlich auch: SZ (2024, Huthi-Attacken).
- 42 Vgl. dazu etwa: Tagesschau (2024, Schiffe).
- 43 Vgl. dazu: Tagesschau (2024, Schiffe); unter Bezug auf Angaben des *Instituts für Weltwirtschaft (IfW)*; die Angaben beziehen sich auf November 2023 im Vergleich zu Anfang 2024.
- 44 Vgl. IfW (2024, Frachtmenge).
- 45 ZDF heute (2025, Freifahrt); vgl. dazu auch: Tagesschau (2024, Probleme).
- 46 Vgl. ZDF heute (2025, US-Angriff); ntv (2025, Huthi-Miliz).
- 47 ZDF heute (2025, Freifahrt).
- 48 Euractiv (2025, Schifffahrt).
- 49 „*Daher sehen viele Europäer nicht nur China, sondern auch die USA als Bedrohung für das multilaterale System an.*“; Braml/Burrows (2023, Traumwandler), S. 155. Vgl. dazu auch: ZDF heute (2025, Freifahrt); sowie die vorhergehenden und nachfolgenden Ausführungen, insbesondere im letzten Kapitel.
- 50 Ein Seefrachtextperte der Spedition *Kühne & Nagel* erklärt dazu: „*Die Bedeutung des Panamakanals ist enorm groß und wird voraussichtlich weiter zunehmen, denn er gewährt eine zuverlässige Verbindung zwischen Asien und der US-Ostküste, die hinsichtlich geopolitischer Risiken weniger exponiert ist als andere Schlüsselstellen im globalen Handelssystem.*“; zitiert nach: The Market/NZZ (2024, Flaschenhals).
- 51 Vgl. dazu ausführlich: Wikipedia (o.A., Panamakanal).
- 52 Zur Geschichte des Panamakanals vgl. überblickartig: NZZ (2025, Panamakanal); Ingenieur (2025, Panamakanal); NZZ (2025, Geschichte) sowie ausführlich: Wikipedia (o.A., Panamakanal).
- 53 Vgl. NZZ (2025, Geschichte).
- 54 Vgl. dazu NZZ (2025, Panamakanal): „*Der Kanal ist aber auch für die amerikanische Flotte von großer Bedeutung. Die wichtigsten Einsatzräume der US Navy sind der Pazifik und der Atlantik. Der Kanal ist die zentrale Wasserstraße, welche die beiden Schauplätze verbindet. Die Amerikaner sind auf ihn angewiesen, wenn die Flotteneinheiten vom einen Ozean in den anderen verschieben wollen oder ihre Kriegsschiffe mit Nachschub versorgen müssen.*“
- 55 Vgl. dazu: The Market/NZZ (2024, Flaschenhals).
- 56 Vgl. dazu etwa: Welt (2024, Panama-Kanal); NZZ (2025, Rückholung).
- 57 Vgl. dazu ausführlich: CSIS (2021, Canal); auch andere Analysen verweisen auf die Rolle des Panamakanals als „*Chinas geostrategischem Knotenpunkt*“; vgl. etwa: Dialogo (2024, Panama).
- 58 Derartige Szenarien werden von Militärplanern der USA bereits intensiv diskutiert; vgl. dazu etwa: NZZ (2025, China). Zur zunehmenden Wahrscheinlichkeit eines solchen Konflikts vgl. grundlegend etwa: Doshi (2021, Long Game); Braml/Burrows (2023, Traumwandler); sowie Rapp (2023, Weltordnung).
- 59 NZZ (2025, China). Vgl. dazu etwa das für die Region zuständige *US Southern Command* in einer Stellungnahme für den US-Kongress; vgl. dazu: USSC (2024, Statement).
- 60 Trump dazu wörtlich: „*China betreibt den Panamakanal. Wir haben ihn nicht China gegeben, wir haben ihn Panama gegeben. Und wir holen ihn uns zurück.*“; zitiert nach NZZ (2025, China). Vgl. dazu auch: ntv (2024, Rücknahme); Tagesschau (2024, Rücknahme); Welt (2024, Panama-Kanal); NZZ (2025, Rückholung).
- 61 Vgl. dazu etwa: Handelsblatt (2025, Kontrolle); NZZ (2025, Investorengruppe); Tagesschau (2025, Häfen).
- 62 Vgl. dazu: NZZ (2025, Regierung).
- 63 Vgl. dazu: ntv (2025, Militäreinsatz); ntv (2025, Optionen); Tagesschau (2025, US-Truppen).
- 64 Vgl. dazu: GTAI (2024, Malakka); sowie grundsätzlich: Wikipedia (o.A., Malakka).
- 65 Vgl. DW (2020, Hauptschlagader); GTAI (2024, Malakka).
- 66 Vgl. dazu: GTAI (2024, Malakka).
- 67 Vgl. dazu: DW (2020, Hauptschlagader). China versucht zwar seit Jahren, seine Transportwege auch über andere Verbindungen zu diversifizieren, unter anderem durch Pipelines aus Russland und Pakistan; dennoch ist die Volksrepublik noch immer hochgradig abhängig von Seetransporten durch die *Malakka-Straße*; vgl. dazu etwa: Mena-Watch (2024, Abhängigkeit); sowie zum generellen Hintergrund: Rapp (2023, Weltordnung).
- 68 Zu Konzept und geopolitischem Verständnis des „Indo-Pazifik“ vgl. ausführlich: Latham (2025, Indo-Pacific); dort auch die Definition als „... *„confluence of the two seas” – an image that deliberately linked the Indian and Pacific oceans as a single geopolitical space.*“
- 69 Vgl. DW (2020, Hauptschlagader); dort auch die Zitate.
- 70 Vgl. dazu explizit: Braml/Burrows (2023, Traumwandler), S. 65: „*Eine Blockade der chinesischen Lieferungen durch die Straße von Malakka durch die Vereinigten Staaten von Amerika und ihre Verbündeten ist einer der schlimmsten Albträume Pekings.*“
- 71 Vgl. DW (2020, Hauptschlagader); GTAI (2024, Malakka).
- 72 Vgl. DW (2020, Hauptschlagader).
- 73 Die derzeitige politische Führung Chinas lässt an dieser robusten Grundhaltung keinerlei Zweifel aufkommen; vgl. dazu etwa grundlegend: Doshi (2021, Long Game).
- 74 Abgesehen von der hypothetischen Entwicklung eines möglichen „harten“ Konflikts zwischen den USA und China erscheint das aktuelle Risikoprofil der *Malakka-Straße* vorerst allerdings noch relativ moderat. Ihre globale Bedeutung betonen allerdings Roland Berger (2022, Chokepoints): „*Of the world’s 14 major chokepoints, the Strait of Malacca is the most important. It links the South China Sea with the Indian Ocean, carrying 40% of the world’s trade.*“
- 75 Vgl. dazu etwa: Spiegel (2010, Terrorattacken). 2023 erfolgten immerhin 56% aller weltweiten Angriffe gegen Seeschiffe in Südostasien; vgl. Watson (2024, Piraten).
- 76 Vgl. dazu: Frankfurter Rundschau (2019, Patrouillenboote).

- 77 Vgl. dazu etwa: SZ (2023, Straße von Taiwan); GTAI (2024, Taiwanstraße). Vgl. dazu vertiefend und mit zahlreichen Informationsgrafiken auch bereits die Analyse des *FERI Cognitive Finance Institute* zum Thema „*Trouble Spot Taiwan – Ein gefährlich unterschätztes Problem*“, unter: Rapp (2021, Taiwan), speziell S. 14-15.
- 78 Vgl. dazu bereits: Rapp (2023, Brennpunkt), S. 7: „*Folglich ist die Taiwan Strait als ‚geostrategisches Nadelöhr‘, speziell bei der laufenden Versorgung mit Rohstoffen und Energie, für China ein existenzieller ‚Bottleneck‘.*“
- 79 Chinas politische Führung um Staatschef *Xi Jinping* hat mehrfach explizit das Ziel formuliert, Taiwan innerhalb der nächsten Jahre „... mit dem chinesischen Mutterland zu vereinigen, notfalls auch mit Gewalt“; Rapp (2023, Brennpunkt). Vgl. dazu Überblickartig auch: Universität der Bundeswehr (2023, Taiwan-Konflikt); Merkur (2025, Krieg); sowie zum Komplex einer möglichen Eskalation um Taiwan insbesondere: Rapp (2023, Brennpunkt). Braml/Burrows (2023, Traumwandler), S. 169, konstatieren: „... für die Kommunistische Partei ist die Rückgewinnung Taiwans zu einem Test ihrer Legitimität geworden ...“.
- 80 Vgl. dazu ausführlich: Braml/Burrows (2023, Traumwandler). Zu den Risikoszenarien rund um Taiwan vgl.: Rapp (2023, Brennpunkt); sowie bereits Rapp (2021, Taiwan). Zum geostrategischen und geopolitischen Hintergrund vgl. Doshi (2021, Long Game); mit zahlreichen weiteren Nachweisen: Rapp (2023, Weltordnung); sowie ausführlich auch: Thome (2024, Taiwanstraße).
- 81 Vgl. dazu: SWP (2022, Taiwan); Rapp (2023, Brennpunkt); Universität der Bundeswehr (2023, Taiwan-Konflikt).
- 82 Rapp (2023, Brennpunkt); unter Verweis auf: Tagesschau (2023, TSMC). Zu den entsprechenden Risiken vgl. explizit auch den ehemaligen US-Verteidigungsminister *Lloyd Austin*: „*Ein Konflikt in der Taiwanstraße wäre verheerend (...) Eine derartige Eskalation hätte Auswirkungen auf die Weltwirtschaft in einer Weise, die wir uns nicht vorstellen können.*“; zitiert nach: Tagesschau (2023, Provozieren).
- 83 Vgl. in diesem Sinne bereits explizit: Rapp (2023, Brennpunkt).
- 84 Vgl. dazu die klare Analyse von Lin et al. (2025, War): „*The Risk of War in the Taiwan Strait Is High – and Getting Higher.*“ Zum aktuellen Hintergrund vgl. auch: Duchâtel (2025, Taiwan-Strategie); *Mathieu Duchâtel* ist Direktor für internationale Studien bei der Denkfabrik *Institut Montaigne*.
- 85 Vgl. dazu: ISS (2019, GIUK); analog auch: IMI (2021, GIUK-Lücke).
- 86 Vgl. zu Hintergrund und Bedeutung der *GIUK-Lücke* ausführlich auch: Wikipedia (o.A., GIUK-Lücke).
- 87 Dieser geopolitisch hochbrisante Aspekt wird vom schnellen Fortschreiten der globalen Erwärmung weiter verschärft. Vor diesem Hintergrund plant das *FERI Cognitive Finance Institute* 2025 zu beiden Aspekten noch spezifische Analysen. Vgl. dazu aber bereits Überblickartig: Paul (2022, Nordpol).
- 88 Vgl. dazu explizit: Paul (2022, Nordpol).
- 89 Vgl. dazu: Geopolitical Monitor (2025, GIUK Gap), (Hervorhebungen durch Verfasser).
- 90 Vgl. dazu etwa: NZZ (2025, Grönland).
- 91 Deutlicher formuliert: Die USA sind nicht länger bereit und in der Lage, alle Verkehrswege und Verbindungslinien im Welthandelssystem vollständig abzusichern; vgl. dazu die scharfsinnige Analyse bei: The Market (2025, Imperium) mit dem Fazit: „*Das Imperium kann die Handelswege nicht sichern.*“
- 92 Vgl. dazu weiterführend auch: unten, Textbox (*Europäische „Trittbrettfahrer“ unter Druck*).
- 93 Vgl. zu beiden Aspekten bereits ausführlich: oben, Ausführungen zu *Panamakanal* sowie *Taiwan-Straße*. Braml/Burrows (2023, Traumwandler), S. 168, stellen dazu fest, dass China mit Blick auf das derzeitige Handeln der USA gar nicht anders kann, „... als eine Eindämmungspolitik, wenn nicht sogar die Vorbereitung auf einen Konflikt um Taiwan wahrzunehmen.“ (Anmerkung: Großes Zitat im Text wurde sinngleich modifiziert).
- 94 Vgl. dazu bereits ausführlich: oben, vorherige Ausführungen.
- 95 Euractiv (2025, Schifffahrt), (Hervorhebungen durch Verfasser).
- 96 Zu diesem Ergebnis trägt auch der generelle Trend einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft bei; vgl. dazu bereits explizit: Rapp (2020, Bifurkation).
- 97 Vgl. dazu explizit: Rapp (2020, Bifurkation); Roland Berger (2022, Chokepoints); GTAI (2024, Hormuz); GTAI (2024, Malakka). Grundsätzlich – und mit Schwerpunkt auf die *Taiwan-Straße* – dazu auch: Rapp (2023, Brennpunkt); sowie der ehemalige US-Verteidigungsminister *Lloyd Austin*, zitiert nach: Tagesschau (2023, Provozieren).

Literaturverzeichnis

Bücher und Publikationen

- Braml, J./Burrows, M.** (2023, Traumwandler): Die Traumwandler – Wie China und die USA in einen neuen Weltkrieg schlittern, C.H. Beck, München, 2023.
- Doshi, R.** (2021, Long Game): The Long Game – China's Grand Strategy to Displace American Order, Oxford University Press, New York, 2021.
- Fishman, E.** (2025, Chokepoints): Chokepoints – How the Global Economy Became a Weapon of War, Elliott & Thompson Limited, London, 2025.
- Heilmann, S.** (2022, Zeitenwende): Geoökonomische Zeitenwende – Wie Großmachtkonflikte die Weltwirtschaft zerlegen, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 26.04.2022, https://www.feri-institut.de/media/12zcwnkj/fcfi_geooekonomischezeitenwende_202204.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Paul, M.** (2022, Nordpol): Der Kampf um den Nordpol – Die Arktis, der Klimawandel und die Rivalität der Großmächte, Verlag Herder, Freiburg, 2022.
- Rapp, H.-W.** (2020, Bifurkation): Globale Bifurkation oder „New Cold War“?, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 02.06.2020, https://www.feri-institut.de/media/oszoeili/fcfi_cb_bifurkation_052020.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2021, Taiwan): Trouble Spot Taiwan – Ein gefährlich unterschätztes Problem, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 27.04.2021, https://www.feri-institut.de/media/ry3ay5ht/fcfi_taiwan-202104.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2023, Weltordnung): Neue Weltordnung – „Made in China“: Chinas Attacke gegen die USA, den US-Dollar und die westliche Ordnung, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 18.10.2023, Kurzversion verfügbar unter: <https://www.feri-institut.de/media/d0xj4rmm/kurzversion-neue-weltordnung-made-in-china.pdf>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2023, Brennpunkt): Brennpunkt Taiwan – Akutes Eskalationsrisiko durch Chinas „Neue Weltordnung“, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 16.11.2023, https://www.feri-institut.de/media/mm2dkxer/202311_brennpunkt-taiwan_cb.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2024, Trump): „Trump reloaded“: Drohender Umbau der USA in eine Präsidialdiktatur, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 29.01.2024, https://www.feri-institut.de/media/lvba5ww/fcfi_trump-reloaded_202401_cc.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2024, Rezession): Globale Rezession der Freiheit – Die Selbstaufgabe der Demokratie und ihre gefährlichen Folgen, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 10.09.2024, Kurzversion verfügbar unter: https://www.feri-institut.de/media/dpwfe2sw/202409_rezession-der-freiheit_studie_kurz.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Rapp, H.-W.** (2025, Big Picture): Big Picture: 2025, veröffentlicht bei FERI Cognitive Finance Institute, erschienen am 03.02.2025, https://www.feri-institut.de/media/eozk33zf/fcfi_202501_big-picture.pdf, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Roland Berger** (2022, Chokepoints): Chokepoints and Vulnerabilities in Global Markets, veröffentlicht 25.07.2022, <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Chokepoints-and-vulnerabilities-in-global-markets.html>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- SWP** (2022, Taiwan): Vom Umgang mit Taiwan, veröffentlicht 06.04.2022, <https://www.swp-berlin.org/publikation/vom-umgang-mit-taiwan>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Thome, S.** (2024, Taiwanstraße): Schmales Gewässer, gefährliche Strömung – Über den Konflikt in der Taiwanstraße, Suhrkamp, Frankfurt, 2024.
- USSC** (2024, Statement): Statement of General Laura J. Richardson, United States Southern Command, before the 118th Congress, veröffentlicht 12.03.2024, <https://www.congress.gov/118/meeting/house/116955/witnesses/HHRG-118-AS00-Wstate-RichardsonL-20240312.pdf>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Yergin, D.** (2020, Map): The New Map: Energy, Climate, and the Clash of Nations, Penguin Books, New York, 2021.

Zeitungsartikel und Internetquellen

- Business Insider** (2021, Blockade): Unfall der „Ever Given“: 5 Zahlen zeigen, wie heftig eine Blockade des Suezkanals die Wirtschaft trifft, veröffentlicht 30.03.2021, <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/ever-given-unfall-so-heftig-trifft-die-blockade-die-weltwirtschaft-a/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Capital** (2023, Hormus): Straße von Hormus: Das Druckmittel des Iran, veröffentlicht 17.10.2023, <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/strasse-von-hormus--das-druckmittel-des-iran-33919892.html>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- CSIS** (2021, Canal): Key Decision Point Coming for the Panama Canal, veröffentlicht 21.05.2021, <https://www.csis.org/analysis/key-decision-point-coming-panama-canal>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Deutschlandfunk** (2022, Öl): Als das Öl knapp wurde, veröffentlicht 07.04.2022, <https://www.deutschlandfunk.de/energiekrise-70er-jahre-oelkrise-opec-100.html>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Diálogo** (2024, Panama): Panama: China's Strategic Hub, veröffentlicht 29.03.2024, <https://dialogo-americas.com/articles/panama-chinas-strategic-hub/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Duchâtel, M.** (2025, Taiwan-Strategie): Chinas Taiwan-Strategie – Ziel ist ein Machtwechsel bei der Wahl, Gastbeitrag in: Handelsblatt, veröffentlicht 15.05.2025, <https://www.handelsblatt.com/meinung/global-challenges/gastkommentar-chinas-taiwan-strategie-ziel-ist-ein-machtwechsel-bei-der-wahl/100128133.html>, zuletzt aufgerufen 21.05.2025.
- DW** (2020, Hauptschlagader): Eine verwundbare Hauptschlagader, veröffentlicht 23.01.2020, <https://www.dw.com/de/sierens-china-die-stra%C3%9Ffe-von-malakka-eine-verwundbare-hauptschlagader/a-52121593>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- DW** (2021, Kooperationsabkommen): China und Iran schließen Kooperationsabkommen, veröffentlicht 27.03.2021, <https://www.dw.com/de/iran-und-china-unterzeichnen-langfristiges-kooperationsabkommen/a-57025668>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- DW** (2024, Taiwanstraße): Deutsches Kriegsschiff durchquert Taiwanstraße, veröffentlicht 14.09.2024, <https://www.dw.com/de/deutsches-kriegs-schiff-durchquert-taiwan-stra%C3%9Ffe/a-70200684>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Euractiv** (2025, Schifffahrt): Huthi-Attacken: Wie sehr schützt die EU die Schifffahrt im Roten Meer?, veröffentlicht 26.03.2025, <https://www.euractiv.de/section/eu-aussenpolitik/news/huthi-attacken-wie-sehr-schuetzt-die-eu-die-schifffahrt-im-roten-meer/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Frankfurter Rundschau** (2019, Patrouillenboote): Patrouillenboote schrecken Seeräuber ab, veröffentlicht 29.01.2019, <https://www.fr.de/politik/patrouillenboote-schrecken-seeraeuber-11567387.html>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.
- Frankfurter Rundschau** (2025, Golf): Nächster Golf könnte umbenannt werden: Trump-Pläne stoßen auf Kritik, veröffentlicht 11.05.2025, <https://www.fr.de/politik/naechster-golf-koennte-umbenannt-werden-trump-plaene-stossen-auf-kritik-zr-93722663.html>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

Geopolitical Monitor (2025, GIUK Gap): Geopolitics of the GIUK Gap: Past, Present, and Future, veröffentlicht 21.01.2025, <https://www.geopoliticalmonitor.com/geopolitics-of-the-giuk-gap-past-present-and-future/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

Grey Dynamics (2024, Capabilities): Iranian Naval Capabilities in the Strait of Hormuz: A Geospatial Analysis, veröffentlicht 09.08.2024, <https://greydynamics.com/iranian-naval-capabilities-in-the-strait-of-hormuz-a-geospatial-analysis/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

GTAI (2024, Hormuz): Straße von Hormuz: Kein Anrainer hat Interesse an einer Blockade, veröffentlicht 25.07.2024, <https://www.gtai.de/de/trade/specials/meerengen-alternative-handelsrouten/strasse-von-hormuz>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

GTAI (2024, Malakka): Die Straße von Malakka ist ein Nadelöhr des Welthandels, veröffentlicht 25.07.2024, <https://www.gtai.de/de/trade/specials/meerengen-alternative-handelsrouten/strasse-von-malakka>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

GTAI (2024, Taiwanstraße): Taiwanstraße: Zentrale Seeroute von und nach Ostasien, veröffentlicht 25.07.2024, <https://www.gtai.de/de/trade/specials/meerengen-alternative-handelsrouten/taiwanstrasse>, zuletzt abgerufen am 23.05.2025.

Haass, R. (2024, Viererbande): Die neue Viererbande, veröffentlicht 27.09.2024, <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-iran-north-korea-challenges-to-world-order-by-richard-haass-2024-09/german>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Handelsblatt (2025, Kontrolle): Blackrock übernimmt Kontrolle über Häfen am Panama-Kanal, veröffentlicht 05.03.2025, <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/schifffahrt-blackrock-uebernimmt-kontrolle-ueber-haefen-am-panama-kanal/100111486.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

IEA (2025, Statistics): Data and Statistics, aktualisiert 2025, <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-explorers>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

IfW (2024, Frachtmenge): Frachtmenge im Roten Meer geht weiter zurück, weniger Schiffe in Hamburg, veröffentlicht 07.02.2024, <https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/frachtmenge-im-roten-meer-geht-weiter-zurueck-weniger-schiffe-in-hamburg/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

IMF (2023, Disruptions): Trade Disruptions in the Red Sea, veröffentlicht 2023, <https://portwatch.imf.org/pages/eventc1000000>, zuletzt abgerufen am 02.06.2025.

IMF PortWatch (2023, Ports): Ports, veröffentlicht 29.08.2023, zuletzt aktualisiert 12.05.2025, <https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?panel=gallery&layers=acc668d199d1472abaaaf2467133d4ca4>, zuletzt abgerufen am 02.06.2025.

IMI (2021, GIUK-Lücke): GIUK-Lücke: Wiederaufrüstung im Atlantik, veröffentlicht 15.09.2021, <https://www.imi-online.de/2021/09/15/giuk-luecke-wiederaufruestung-im-atlantik/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Ingenieur (2025, Panamakanal): Panamakanal – Ewiger Zankapfel und Bauwerk der Superlative, veröffentlicht 08.01.2025, <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/rekorde/das-achte-weltwunder-feiert-runden-geburtstag/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ISS (2019, GIUK): The GIUK Gap's Strategic Significance, veröffentlicht 10.2019, <https://www.iiss.org/sv/publications/strategic-comments/2019/the-giuk-gaps-strategic-significance/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Latham, A. (2025, Indo-Pacific): What or Where Is the Indo-Pacific? How a Foreign Policy Pivot Redefined the Global Map, in: The Conversation, veröffentlicht 13.05.2025, <https://theconversation.com/what-or-where-is-the-indo-pacific-how-a-foreign-policy-pivot-redefined-the-global-map-256406>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Lin, B./Culver, J./Hart, B. (2025, War): The Risk of War in the Taiwan Strait Is High—and Getting Higher, veröffentlicht 15.05.2025, <https://www.foreignaffairs.com/united-states/risk-war-taiwan-strait-high-and-getting-higher>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Mena-Watch (2024, Abhängigkeit): Chinas Abhängigkeit von iranischem Erdöl bestimmt Beziehungen beider Länder, veröffentlicht 19.12.2024, <https://www.mena-watch.com/chinas-abhaengigkeit-von-iranischem-erdoel/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Merkur (2025, Krieg): Möglicher Krieg um Taiwan: 70 Staaten stellen sich hinter China, veröffentlicht 18.02.2025, <https://www.merkur.de/politik/moeglicher-krieg-um-taiwan-70-staaten-stellen-sich-hinter-china-zr-93565083.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NDR (2022, Ölkrisen): Ölkrisen und Strukturwandel – Die Wirtschaft der 70er im Westen, veröffentlicht 21.12.2022, <https://www.ndr.de/geschichte/chronologie/Oelkrisen-und-Strukturwandel-Die-Wirtschaft-der-70er-im-Westen,oelkrise102.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2023, Kriegsschiffe): USA verlegen Kriegsschiffe ins östliche Mittelmeer, veröffentlicht 08.10.2023, <https://www.n-tv.de/politik/USA-verlegen-Kriegsschiffe-ins-oestliche-Mittelmeer-article24449310.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2024, Rücknahme): Trump droht mit Rücknahme des Panamakanals, veröffentlicht 22.12.2024, <https://www.n-tv.de/politik/Trump-droht-mit-Ruecknahme-des-Panamakanals-article25449297.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2025, Militäreinsatz): Panama-Kanal und Grönland: Trump schließt Militäreinsatz nicht aus, veröffentlicht 07.01.2025, <https://www.n-tv.de/politik/Panama-Kanal-und-Groenland-Trump-schliesst-Militaereinsatz-nicht-aus-article25473429.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2025, Optionen): Trump prüft „militärische Optionen“ für Panamakanal, veröffentlicht 14.03.2025, <https://www.n-tv.de/politik/Trump-prueft-militaerische-Optionen-fuer-Panamakanal-article25628781.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2025, Huthi-Miliz): Trump: Huthi-Miliz im Jemen hat kapituliert – USA stellen Angriffe ein, veröffentlicht 06.05.2025, <https://www.n-tv.de/politik/Trump-Huthi-Miliz-im-Jemen-hat-kapituliert-USA-stellen-Angriffe-ein-article25750127.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ntv (2025, Angriff): CNN: Israel bereitet Angriff auf Irans Atomanlagen vor, veröffentlicht 21.05.2025, <https://www.n-tv.de/politik/CNN-Israel-bereitet-Angriff-auf-Irans-Atomanlagen-vor-article25781658.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Grönland): Panamakanal, Grönland und Kanada: Donald Trump träumt von einem größeren Amerika, veröffentlicht 08.01.2025, <https://www.nzz.ch/international/trump-traeumt-von-einem-groesseren-amerika-ld.1865310>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Rückholung): Trump spricht von Rückholung des Panamakanals: Völkerrechtlich ein No-Go, aber Pekings wachsender Einfluss ist tatsächlich ein Problem für die USA, veröffentlicht 08.01.2025, <https://www.nzz.ch/international/trump-schockiert-mit-aussage-zum-panamakanal-es-steckt-mehr-dahinter-ld.1833857>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Geschichte): Blutige Unruhen, technische Meisterleistungen und ein ewiger Machtkampf mit den USA – die bewegte Geschichte des Panamakanals, veröffentlicht 03.02.2025, <https://www.nzz.ch/international/trump-china-und-der-panamakanal-geschichte-einer-wichtigen-wasserstrasse-ld.1867417>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, China): Trump behauptet, China habe am Panamakanal das Sagen. Stimmt das?, veröffentlicht 04.03.2025, <https://www.nzz.ch/international/china-am-panamakanal-die-wahrheit-hinter-trumps-behauptungen-ld.1872700>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Investorengruppe): Donald Trump freut sich: Eine Investorengruppe um Blackrock übernimmt zwei Häfen am Panamakanal, veröffentlicht 06.03.2025, <https://www.nzz.ch/wirtschaft/donald-trump-holt-sich-den-panamakanal-zurueck-eine-investorengruppe-um-blackrock-uebernimmt-zwei-haefen-ld.1873990>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Regierung): Donald Trump und der Panamakanal: Jetzt reagiert Chinas Regierung, veröffentlicht 19.03.2025, <https://www.nzz.ch/international/panamakanal-und-trump-china-reagiert-nzz-ld.1875916>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Führungsmacht): Warum Amerika eine globale Führungsmacht ist und die EU noch lange keine sein wird, veröffentlicht 04.04.2025, <https://www.nzz.ch/meinung/trump-gegen-die-eu-warum-die-usa-noch-lange-die-fuehrungsmacht-sein-werden-ld.1878515>, zuletzt abgerufen am 02.06.2025.

NZZ (2025, Huthi-Rebellen): China hilft den Huthi-Rebellen mit Satellitenbildern. Es ist nicht der einzige Konflikt, in dem Peking mit Technologie mitmisch, veröffentlicht 20.05.2025, <https://www.nzz.ch/pro/china-hilft-den-huthi-rebellen-mit-satellitenbildern-es-ist-nicht-der-einzige-konflikt-in-dem-pekings-mit-technologie-mitmisch-ld.1884572>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

NZZ (2025, Panamakanal): 100 Jahre Panamakanal, veröffentlicht 2025, <https://www.nzz.ch/international/100-jahre-panamakanal-ld.91861>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Perplexity (2025, Golfregion): Prompt: Wohin gehen die meisten Erdöl- und Erdgasexporte aus der Golfregion?, 28.04.2025.

Shipmap (o.A., Shipping): Shipping Middle East, veröffentlicht o.A., <https://www.shipmap.org/>, zuletzt abgerufen am 02.06.2025.

Spiegel (2010, Terrorattacken): Marine warnt vor Terrorattacken in der Straße von Malakka, veröffentlicht 04.03.2010, <https://www.spiegel.de/politik/ausland/alarm-in-singapur-marine-warnt-vor-terrorattacken-in-der-strasse-von-malakka-a-681754.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Spiegel (2021, Suezkanal-Blockade): Suezkanal-Blockade kostet jede Woche sechs bis zehn Milliarden Dollar, veröffentlicht 26.03.2021, <https://www.spiegel.de/wirtschaft/allianz-studie-suezkanal-blockade-kostet-jede-woche-sechs-bis-zehn-milliarden-dollar-a-6e35e8f6-a33f-4f80-a50a-d947c3b903d6>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Spiegel (2021, Superstau): Der Superstau und seine Folgen, veröffentlicht 30.03.2021, <https://www.spiegel.de/auto/ever-given-im-suezkanal-was-wird-aus-dem-stau-a-3ee3b48b-a382-4a23-bc9f-a87a7834e6da>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Statista (2019, Hormus): So wichtig ist die Straße von Hormus, veröffentlicht 17.06.2019, <https://de.statista.com/infografik/18385/erdoeltransportrouten-nach-verschiffter-oelmenge/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

SZ (2023, Straße von Taiwan): Straße von Taiwan, veröffentlicht 17.04.2023, <https://www.sueddeutsche.de/meinung/strasse-von-taiwan-fuzhou-hsinchu-1.5804572>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

SZ (2024, Huthi-Attacken): Wie die Huthi-Attacken den Containerverkehr stören, veröffentlicht 30.01.2024, <https://www.sueddeutsche.de/projekte/artikel/wirtschaft/huthi-angriffe-rotes-meer-containerschiffahrt-lieferketten-e093168/?reduced=true>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2023, Provozieren): „Sie sind hier, um zu provozieren“, veröffentlicht 04.06.2023, <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/taiwan-usa-china-schiffe-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2023, TSMC): TSMC beschließt Bau von Fabrik in Dresden, veröffentlicht, 08.08.2023, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/tsmc-dresden-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2023, Kriegsschiffe): Schiffe attackiert – Ziel offenbar auch US-Zerstörer, veröffentlicht 04.12.2023, <https://www.tagesschau.de/ausland/usa-israel-jemen-kriegsschiffe-beschuss-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2023, Angriffen): Was steckt hinter den Angriffen der Huthi?, veröffentlicht 05.12.2023, <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/huthi-rotes-meer-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2023, Huthi): Was die Huthi wollen, veröffentlicht 19.12.2023, <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/was-die-huthi-wollen-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2024, Schiffe): Weniger Schiffe fahren durchs Rote Meer, veröffentlicht 11.01.2024, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/huthis-rotes-meer-frachtraten-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2024, Probleme): Huthi-Angriffe machen Ägypten Probleme, veröffentlicht 22.06.2024, <https://www.tagesschau.de/ausland/asien/huthi-suez-kanal-wirtschaft-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2024, Rücknahme): Trump droht mit Rücknahme des Panamakanals, veröffentlicht 22.12.2024, <https://www.tagesschau.de/ausland/amerika/usa-trump-panama-kanal-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2025, Häfen): US-Firma übernimmt Kontrolle über Häfen, veröffentlicht 04.03.2025, <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/panamakanal-china-usa-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesschau (2025, US-Truppen): Panama erlaubt US-Truppen am Panamakanal, veröffentlicht 11.04.2025, <https://www.tagesschau.de/ausland/amerika/panama-kanal-us-truppen-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Tagesspiegel (2019, Nadelöhr): Angriffe auf Tanker im Golf von Oman: Nadelöhr für den Transport von Öl und Gas, veröffentlicht 13.06.2019, <https://www.tagesspiegel.de/politik/nadelohr-fur-den-transport-von-ol-und-gas-5331808.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

TAZ (2019, Nadelöhr): Die Straße von Hormus – „Nadelöhr des Welthandels“, veröffentlicht 07.08.2019, <https://taz.de/Die-Strasse-von-Hormus-/!5615409/>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Technik & Einkauf (2025, Exportländer): Erdöl: Die größten Förder- und Exportländer, veröffentlicht 24.03.2025, <https://www.technik-einkauf.de/rohstoffe/erdoel-groesste-foerder-und-exportlaender-224676-109.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

The Market/NZZ (2024, Flaschenhals): Panamakanal: Der Druck am engsten Flaschenhals des Welthandels steigt, veröffentlicht 23.10.2024, <https://themarket.ch/the-pulse/the-pulse-panamakanal-der-druck-am-flaschenhals-des-welthandels-steigt-ld.12312>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

The Market/NZZ (2025, Imperium): Vom Ende des Imperiums, veröffentlicht 29.04.2025, <https://themarket.ch/meinung/vom-ende-des-imperiums-ld.13754>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Universität der Bundeswehr (2023, Taiwan-Konflikt): China und Taiwan: Worum es beim Konflikt um Taiwan geht, veröffentlicht 14.09.2023, <https://www.unibw.de/home/news/2023/china-und-taiwan-worum-es-im-taiwan-konflikt-geht>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

US State Department (2025, Security): U.S. Security Cooperation With Qatar, veröffentlicht 20.01.2025, <https://www.state.gov/u-s-security-cooperation-with-qatar>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Watson (2024, Piraten): Hier greifen Piraten am häufigsten Schiffe an – Hotspot ist nicht mehr Afrika, veröffentlicht 26.02.2024, <https://www.watson.ch/international/wirtschaft/453391858-piraten-2023-so-oft-wurden-handelsschiffe-weltweit-angegriffen>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Welt (2024, Panama-Kanal): Warum Trump die Macht über den Panama-Kanal beansprucht, veröffentlicht 27.12.2024, <https://www.welt.de/politik/ausland/plus254958890/Kuenftiger-US-Praesident-Warum-Trump-die-Macht-ueber-den-Panama-Kanal-beansprucht.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Welt (2025, Schmarotzerei): „Teile deine Abscheu für Europas Schmarotzerei“ – So wüten Vance und Hegseth in internen Chats, veröffentlicht 25.03.2025, <https://www.welt.de/politik/ausland/article255778530/Teile-deine-Abscheu-fuer-Europas-Schmarotzerei-So-wueten-Vance-und-Hegseth-in-internen-Chats.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Choke Point): Choke Point, veröffentlicht o.A., https://en.wikipedia.org/wiki/Choke_point, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Fleet): United States Fifth Fleet, veröffentlicht o.A., https://en.wikipedia.org/wiki/United_States_Fifth_Fleet, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., GIUK-Lücke): GIUK-Lücke, veröffentlicht o.A., <https://de.wikipedia.org/wiki/GIUK-L%C3%BCcke>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Hormus): Karte Straße von Hormus, veröffentlicht o.A., https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Karte_Stra%C3%9Fe_von_Hormus.svg, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Malakka): Straße von Malakka, veröffentlicht o.A., https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fe_von_Malakka, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Panamakanal): Panamakanal, veröffentlicht o.A., <https://de.wikipedia.org/wiki/Panamakanal>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Wikipedia (o.A., Pearl Harbor): Angriff auf Pearl Harbor, veröffentlicht o.A., https://de.wikipedia.org/wiki/Angriff_auf_Pearl_Harbor, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ZDF heute (2025, Weltwirtschaftskrise): Löst Trump eine Weltwirtschaftskrise aus?, veröffentlicht 09.04.2025, <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/trump-wirtschaft-zoll-deutschland-china-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ZDF heute (2025, US-Angriff): US-Angriff auf Huthi: Dutzende Tote gemeldet, veröffentlicht 18.04.2025, <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/ausland/usa-angriff-oelhafen-huthi-jemen-tote-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

ZDF heute (2025, Freifahrt): Trump fordert Freifahrt für US-Schiffe, veröffentlicht 27.04.2025, <https://www.zdf.de/nachrichten/politik/ausland/trump-panama-suez-kanal-usa-schiffe-100.html>, zuletzt abgerufen am 26.05.2025.

Einzelaussagen und Zitate

Lloyd Austin, US-Verteidigungsminister bis 2025, zitiert nach: Tagesschau (2023, Provozieren).

Julian Hinz, Direktor des *Forschungszentrums Handelspolitik*, zitiert nach: Tagesschau (2024, Schiffe).

Ralph Ossa, Chefökonom der *World Trade Organisation WTO*, zitiert nach: Tagesschau (2024, Probleme).

Donald J. Trump, 47. US-Präsident, zitiert nach: NZZ (2025, China).

Impressum

Herausgeber: FERI Cognitive Finance Institute, Bad Homburg

Autor: Dr. Heinz-Werner Rapp, Gründer und Leiter FERI Cognitive Finance Institute

Veröffentlichung: Juni 2025

„Eine Blockade der chinesischen Lieferungen durch die Straße von Malakka durch die Vereinigten Staaten von Amerika und ihre Verbündeten ist einer der schlimmsten Albträume Pekings.“

Braml/Burrows (2023, Traumwandler)

„China betreibt den Panamakanal. Wir haben ihn nicht China gegeben, wir haben ihn Panama gegeben. Und wir holen ihn uns zurück.“

Donald J. Trump, 47. US-Präsident

„Ein Drittel der Containerlieferungen von China nach Europa geht durch den Suezkanal.“

Ralph Ossa, Chefökonom der WTO

„Über 80% des über die Straße von Hormus verschifften Erdöls gehen nach Asien.“

Perplexity (2025, Golfregion)

„Ohne Energie aus dem Persischen Golf droht Weltwirtschaftskrise.“

GTAI (2024, Hormuz)



Bisherige Analysen und Publikationen im FERI Cognitive Finance Institute:

Studien:



1. Carbon Bubble und Dekarbonisierung (2017)
2. Overt Monetary Finance (OMF) (2017)
3. Die Rückkehr des Populismus (2017)
4. KI-Revolution in der Asset & Wealth Management Branche (2017)
5. Zukunftsrisiko „Euro Break Up“ (2018)
6. Die Transformation zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft, (2018)
7. Wird China zur Hightech-Supermacht? (2018)
8. Zukunftsrisiko „Euro Break Up“, 2. aktualisierte und erweiterte Auflage (2018)
9. Risikofaktor USA (2018)
10. Impact Investing: Konzept, Spannungsfelder und Zukunftsperspektiven (2019)
11. „Modern Monetary Theory“ und „OMF“ (2019)
12. Alternative Mobilität (2019)
13. Digitalisierung – Demographie – Disparität (2020)
14. „The Great Divide“ (2020)
15. Zukunftstrend „Alternative Food“ (2020)
16. Digitalisierung – Demographie – Disparität, 2. aktualisierte und erweiterte Auflage (2020)
17. „The Great Progression“ (2021)
18. „Blockchain und Tokenisierung“ (2021)
19. „The Monetary Supercycle“ (2021)
20. Wasserstoff als Energiequelle der Zukunft (2022)
21. Sustainable Blue Economy (2022)
22. Chinas globales Powerplay (2022)
23. Quo vadis, Europa? (2023)
24. Neue Weltordnung – „Made in China“ (2023)
25. Vorteil Biodiversität – Lösungsansätze und Investitionschancen im Einklang mit der Natur (2024)
26. Globale Rezession der Freiheit (2024)
27. Die BioTech-Revolution – Neue Dynamik durch innovative Technologien (2024)

Cognitive Comments:



1. Network Based Financial Markets Analysis (2017)
2. Zwischen Populismus und Geopolitik (2017)
3. „Neue Weltordnung 2.0“ (2017)
4. Kryptowährung, Cybermoney, Blockchain (2018)
5. Dekarbonisierungsstrategien für Investoren (2018)
6. Innovation in blockchain-based business models and applications in the enterprise environment (2018)
7. Künstliche Intelligenz, Quanten-Computer und Internet of Things - Die kommende Disruption der Digitalisierung (2019)
8. Quantencomputer, Internet of Things und superschnelle Kommunikationsnetze (2019)
9. Was bedeutet die CoViD19-Krise für die Zukunft? (2020)
10. Trouble Spot Taiwan – ein gefährlich unterschätztes Problem (2021)
11. Urban Air Mobility – Flugdrohnen als Transportmittel der Zukunft (2021)
12. „Longevity“: Megatrend Langlebigkeit – Die komplexen Auswirkungen und Konsequenzen steigender Lebenserwartung (2022)
13. Hightech-Metalle und Seltene Erden – Akute Rohstoff-Risiken für Europas Zukunft (2022)
14. Amerika auf dem Weg zur Autokratie – Anatomie und Perspektiven einer gespaltenen Großmacht (2022)
15. Vertical Farming – Technologische Innovation zur Umgestaltung des globalen Ernährungssystems (2023)
16. Generation Z – Potentiale der jungen Generation für globale Disruption (2023)
17. KI: The Next Level – Die transformative Wucht des Megatrends „Künstliche Intelligenz“ (2023)
18. Chinas Angriff auf den US-Dollar – Maßnahmen, Motive und mögliche Risiken für das westliche Finanzsystem (2023)
19. „Trump reloaded“ – Drohender Umbau der USA in eine Präsidialdiktatur (2024)
20. 3D-Druck und Additive Fertigung: Unterschätztes Potential zur Transformation wichtiger Zukunftstrends (2024)
21. Takeoff der Tokenisierung – 2024 als Katalysatorjahr der Token-Ökonomie (2024)
22. „Space Cold War“: Massive Militarisierung des Weltraums als globales Risiko (2024)
23. Quantenzeitalter – Quantencomputing als Gamechanger für Finanz- und Realwirtschaft (2024)
24. Digitale Machtkonzentration: Zunehmende Dominanz und drohende Risiken einer neuen Tech-Oligarchie (2025)

Das vorliegende Format „Cognitive Briefing“ hat ein klares Ziel:

Komplexe Themen mit potentiell weitreichenden Folgen für die Zukunft werden mit der bewährten Methodik des FERI Cognitive Finance Institute analysiert. Schnell, prägnant und übersichtlich werden wichtige Inhalte erfasst und kompetent eingeordnet. Auch dann, wenn der öffentliche Diskurs noch gar nicht begonnen hat.

Zugunsten frühzeitiger Information wird wissenschaftliche Diskussion komprimiert oder sensibel reduziert. Dennoch werden die zentralen Auslöser und Treiber hinter neuen Trends präzise analysiert. Mögliche Folgen für die Zukunft werden systematisch abgeschätzt, Wechselwirkungen mit anderen Themenfeldern klar herausgearbeitet und in kompakten Szenarien nachvollziehbar dargelegt.

Dies ermöglicht eine schnelle Durchdringung künftiger Trends und sich anbahnender Trendbrüche. Gleichzeitig wird frühzeitig der Blick auf Themen gelenkt, die in der medialen Welt (noch) nicht hinreichend adressiert werden.

Die „Cognitive Briefings“ dienen so dem Interesse von Unternehmern, Investoren und Vermögensinhabern, neue Chancen und Risiken der Zukunft so früh wie möglich wahrnehmen und objektiv einschätzen zu können. Sie bieten dadurch zusätzlichen Erkenntnisgewinn und ergänzen die ausführlichen Studien, Analysen und Publikationen des FERI Cognitive Finance Institute.

In der Reihe der „Cognitive Briefings“ sind bislang erschienen:



1. Ressourcenverbrauch der Digital-Ökonomie (2020)
2. Globale Bifurkation oder „New Cold War“? (2020)
3. Digitaler Euro: Das Wettrennen zwischen Europäischer Zentralbank und Libra* Association (2020)
4. Herausforderung „Deep Fake“ – Wie digitale Fälschungen die Realität zerstören (2021)
5. Geoökonomische Zeitenwende – Wie Großmachtkonflikte die Weltwirtschaft zerlegen (2022)
6. Brennpunkt Taiwan – Zunehmende Eskalationsrisiken um Taiwan (2023)
7. CRISPR/Cas – Molekulare Genschere revolutioniert Biotechnologie und Medizin (2023)
8. „New Space“ – Das Weltall als Wirtschaftsraum der Zukunft (2024)
9. Carbon Capture – Dekarbonisierung durch CO₂-Entnahme (2025)
10. Global Choke Points – Maritime Engpässe als unterschätzter Risikofaktor für Weltwirtschaft und Geopolitik (2025)



FERI AG | FERI Cognitive Finance Institute
Das strategische Forschungszentrum
der FERI Gruppe
Haus am Park
Rathausplatz 8 – 10
61348 Bad Homburg v.d.H.
Tel. +49 (0)6172 916-3631
info@feri-institut.de
www.feri-institut.de



Rechtliche Hinweise: Alle Angaben und Quellen werden sorgfältig recherchiert. Für Vollständigkeit und Richtigkeit der dargestellten Information wird keine Gewähr übernommen. Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt. Jede weitere Verwendung, insbesondere der gesamte oder auszugsweise Nachdruck oder die nicht nur private Weitergabe an Dritte, ist nur mit vorheriger schriftlicher Zustimmung von FERI gestattet. Die nicht autorisierte Einstellung auf öffentlichen Internetseiten, Portalen oder anderen sozialen Medien ist ebenfalls untersagt und kann rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Die angeführten Meinungen sind aktuelle Meinungen, mit Stand des in diesen Unterlagen aufgeführten Datums. FERI AG, Stand 2025

