

GLOBALER SYSTEMBRUCH:

Die verzögerte Krise - Aktualisierung Juli 2026

Velina Tchakarova, Marco Felsberger, Herbert Saurugg

12. Juli 2026

Die Grundlage für diese Aktualisierung bildet die Ausgangsbetrachtung vom 12. April 2026 (www.gfkiv.org/Globaler-Systembruch) sowie die Aktualisierung vom 5. Mai 2026 (www.gfkiv.org/globaler-systembruch-5-26)

Zusammenfassung

von Herbert Saurugg

Seit der letzten Aktualisierung sind bereits zwei Monate vergangen. Einerseits liegt das an den dynamischen Entwicklungen rund um die Straße von Hormus und dem Iran-Krieg. Nach einer kurzen Deeskalation und der ersten Wiederaufnahme des Schiffsverkehrs ist es nun zu einer erneuten militärischen Eskalation gekommen. Die Folgen sind bisher nicht absehbar. Wir gehen jedoch von einer weiteren Verschärfung der Lage aus.

Andererseits haben wir – wie auch andere Analysten – überrascht festgestellt, dass die von uns erwarteten negativen Entwicklungen im Logistikbereich bisher nicht in der erwarteten Dimension eingetreten sind.

Warum gibt es dennoch keine Entwarnung?

In vielen Bereichen gab es eine überraschende Anpassung, die wir in unseren ersten Betrachtungen zu wenig antizipiert haben. Die globalen Energie- und Lieferketten haben sich als deutlich widerstandsfähiger erwiesen als gedacht. Viele der eingesetzten Mechanismen, die eine raschere Eskalation verhindert haben, sind jedoch nur vorübergehend einsetzbar. Die Puffer sind inzwischen weitgehend aufgebraucht.

Die strategischen Reserven wurden in vielen Ländern – allen voran in den USA und in China – sehr stark beansprucht, wofür sie auch grundsätzlich da sind. Kommerzielle Lagerbestände gingen zurück und Raffinerien verschoben Wartungsarbeiten, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Umgehungs-Pipelines wurden stärker ausgelastet, Fluggesellschaften strichen Flüge und Flugbuchungen gingen zurück. Ärmere Länder begannen mit der Rationierung von Treibstoff.

Diese Maßnahmen verschafften Zeit. Sie schufen jedoch keine zusätzliche Widerstandsfähigkeit für die nächste Störung. Ein System, das überlebt, indem es seine Puffer aufbraucht, wird zunächst einmal fragiler, selbst wenn die aktuellen Marktpreise etwas anderes signalisieren.

Dies ist besonders wichtig, wenn mehrere Engpässe und Krisensituationen zusammenwirken. Der Hormus-Schock blieb unter anderem deshalb beherrschbar, weil alternative Routen zur Verfügung standen und der Gesamtmarkt mit relativ hohen Lagerbeständen in die Krise ging. Eine gleich-

zeitige Sperrung von Bab el-Mandeb, ein weiterer schwerwiegender Infrastrukturausfall oder eine schlechte Ernte infolge von Düngemittelengpässen können jedoch nun noch ganz andere Kettenreaktionen auslösen.

Das Überstehen vergangener Krisen ist kein Beweis für eine zukünftige Widerstandsfähigkeit.

Die wichtigste Lehre daraus ist: Der Rückgang der Ölpreise bedeutete nicht das Ende der Krise. Ein Großteil der Kosten hatte sich lediglich an andere Stellen verlagert: auf erschöpfte Lagerbestände, auf Staatsausgaben sowie auf eine reduzierte Industrieproduktion und Flugausfälle. In ärmeren Ländern spürten die Haushalte dies unmittelbar durch Treibstoffrationierungen, Stromausfälle und Einkommensverluste.

Daher haben wir bisher sowohl auf geopolitischer als auch auf logistischer Ebene eine verzögerte Krisendynamik erlebt. Die von uns prognostizierte dritte Welle des Tsunamis wurde somit verzögert. Sie könnte uns erneut überraschen, wie es etwa beim ersten großen systemischen Bruch ab 2007 der Fall war, als die Welle Europa erst ein Jahr später traf.

Die Verzögerung ist auch darauf zurückzuführen, dass die beiden großen Protagonisten China und die USA erhebliche Maßnahmen ergriffen haben, um eine wirtschaftliche Eskalation zu verhindern bzw. hinauszuzögern. China hat seinen Öl-Import drastisch reduziert. Einerseits durch den massiven Rückgriff auf die strategischen Reserven und andererseits

durch eine Reduzierung des Bedarfs. Auch die USA haben massiv auf ihre strategischen Reserven zurückgegriffen, die nun ein bisher nicht gekanntes niedriges Niveau erreicht haben. Analysten sprechen davon, dass bei einer Fortset-

Weitere Brandbeschleuniger

Drohnenangriffe auf russische Raffinerien

Durch weitreichende und umfassende ukrainische Drohnenangriffe sind in Russland mittlerweile mehr als die Hälfte der Raffinerien schwer beschädigt oder stehen bereits still. Die Folge sind weitreichende Treibstoffrationierungen. Russland war bisher der zweitgrößte Dieselexporteur und muss inzwischen sogar aus Weißrussland oder Indien importieren.

Weltweite Raffineriekapazitäten

Hinzu kommt, dass die weltweiten Raffineriekapazitäten seit Jahren aufgrund des Kostendrucks reduziert wurden und Investitionen in neue, umgerüstete oder erneuerte Kapazitäten zu niedrig ausfallen. Die Nachfrage nach bestimmten Produkten wie Diesel, Kerosin und Benzin wächst schneller als die verfügbare Verarbeitungskapazität. Das eigentliche Nadelöhr ist daher häufig nicht mehr das Rohöl, sondern dessen Verarbeitung zu passenden Produkten.

Besonders kritisch ist, dass Raffinerien technisch sehr unterschiedlich aufgestellt sind: Manche können schwere oder schwefelreiche Rohöle verarbeiten, andere nicht. Dadurch sind Ausfälle einzelner Anlagen nicht leicht ersetzbar, und regionale Engpässe können sich rasch global auswirken.

Eskalation im Ukrainekrieg und in Russland

Inzwischen sprechen einige russische Akteure daher nicht mehr von einer „Spezialoperation“, sondern von einem Krieg. Dadurch dreht sich die Eskalationsspirale auch bei den eingesetzten Kampfmitteln und Angriffszielen weiter nach oben. Auch die Drohungen in Richtung Europa werden lauter. In den vergangenen Monaten kam es zudem zu einer Reihe von Sabotageangriffen auf kritische Infrastrukturen, bei denen die Täterschaft nicht eindeutig zuordenbar ist.

Wesentliche Ableitungen

Systemische Einordnung

Im Sinne eines systemischen Blicks gilt: In einem vernetzten System zieht jede Intervention Nebenwirkungen nach sich, die erst verzögert und an anderer Stelle sichtbar werden. Ein sinkender Preisindex, mehr Schiffe, die die Straße von Hormus passieren, oder ein vorübergehend niedrigerer Verbrauch können deshalb leicht den Eindruck von Entspannung erzeugen, obwohl die eigentlichen Verwundbarkeiten nur verdeckt bleiben. Die zentrale Unsicherheit besteht nicht nur darin, ob ein einzelner Schock eintritt, sondern auch darin,

zung der Entnahme wie bisher in spätestens drei Wochen ein kritisches Niveau erreicht wird, ab dem mit technischen Problemen bei der Entnahme zu rechnen ist.

Erst am vergangenen Freitag wurde eine wichtige deutsche Bahnstrecke durch einen Brandanschlag schwer beschädigt. Inzwischen konnte der Bahnverkehr mit Einschränkungen wieder aufgenommen werden.

Starkes El-Niño-Jahr und Hitzewellen in Europa

Als ob das nicht bereits genug wäre, verdichten sich zudem die Hinweise auf ein starkes El-Niño-Jahr. Dies lässt vor allem für den pazifischen Raum eine Zunahme von Extremwetterlagen erwarten, die auf bereits geschwächte und angeschlagene Volkswirtschaften treffen. Gerade an diesem Wochenende zog der Taifun Bavi in Richtung der global wichtigen Häfen in Südchina nahe an Taiwan vorbei. Mehrere Häfen wurden gesperrt. In der Region wurden zudem vorsorglich über zwei Millionen Menschen evakuiert.

Die erste große Hitzewelle Ende Juni in Europa, insbesondere in Frankreich, war nur der Anfang. Daher ist im Laufe des Sommers auch auf europäischen Flüssen, spezielle dem Rhein, mit Einschränkungen bei der Schifffbarkeit zu rechnen. Das hätte auch Auswirkungen auf die Energieversorgung in Deutschland und der Schweiz.

China stoppt den Heliumexport

Am 10. Juli hat nun auch noch China einen sofortigen Stopp des Heliumexports verordnet. Dadurch wird es zu einer weiteren Verknappung auf dem Weltmarkt und zu weiteren Preisschwankungen kommen. Bisher hat Europa rund 10 Prozent seines Heliumbedarfs aus China gedeckt. Für die globale Versorgung ist Helium weniger wegen seines Volumens als vielmehr wegen seiner systemischen Hebelwirkung in verschiedenen Lieferketten, wie in der Halbleitertechnik und Medizin, relevant.

ob noch mehrere Belastungen zusammenfallen und auf bereits geschwächte Puffer treffen.

Um diese systemischen Zusammenhänge besser verstehen zu lernen, sei an dieser Stelle auch eine aktuelle Buchempfehlung ausgesprochen. Unter www.saurugg.net/seeing-in-systems gibt es eine deutschsprachige Zusammenfassung sowie wesentliche Zitate aus dem Buch „Seeing in Systems: Practical Concepts for Everyday“.

Offene Unsicherheiten

Als besonders unsicher gelten weiterhin die weitere Nutzung und Verfügbarkeit strategischer Reserven, eine weitreichende Öffnung der Straße von Hormus, die tatsächliche Belastbarkeit der internationalen Schifffahrt, die Wirkung verzögerter Schocks bei Düngemitteln und Nahrungsmitteln sowie die finanzielle Resilienz hoch verschuldeter Staaten und Unternehmen.

Die bisherige Entspannung ist daher oberflächlich: Wenn Reserven geleert werden, ist die kurzfristige Ruhe teuer erkaufte und die Anfälligkeit für den nächsten Schock steigt. Auch die Sicherheitslage bleibt sehr fragil, da politische Fristen und militärische Fehlkalkulationen jederzeit eine erneute Eskalation auslösen können.

Konsequenzen für die Vorsorge

Die bisherigen Empfehlungen aus den vorangegangenen Analysen bleiben deshalb vollumfänglich gültig: Vorsorge, Wachsamkeit und Anpassungsfähigkeit sowie ein Frühwarnsystem und Reserven sind in einer Lage mit erhöhter Komplexität und geringer Fehlertoleranz unverzichtbar. Bei der heutigen Planung sollte nicht nur das wahrscheinlichste Szenario betrachtet werden, sondern es sollten auch Kaskaden, Engpässe und gleichzeitige Störungen berücksichtigt werden. Die richtige Schlussfolgerung lautet daher nicht „Entwarnung“, sondern: Die Lage ist trotz einer breiteren, anderen Wahrnehmung strukturell weiterhin verletzlich und kann jederzeit eskalieren. Der globale Systembruch ist vielleicht pausiert, aber nicht aufgehoben. Erst die Historiker werden uns den genauen Verlauf erklären können.

Russland, Ukraine und Europa

Im Russland-Ukraine-Krieg bleibt das Eskalationspotenzial hoch, gerade weil hybride Angriffe und Sabotageakte in Europa bereits Teil des Konfliktraums geworden sind. Berichte über koordinierte Sabotageakte, Drohnenvorfälle, Cyberangriffe, Störungen kritischer Infrastrukturen und Angriffe auf Logistikachsen zeigen, dass Europa nicht nur indirekt betroffen ist, sondern als Teil des erweiterten Konfliktsystems betrachtet werden muss. Das bedeutet für Europa: Selbst ohne direkte Kriegsbeteiligung kann die Unterstützung der Ukraine, die Verwundbarkeit kritischer Infrastrukturen und die politische Polarisierung zu steigenden Risiken führen.

Die Autoren

Velina Tchakarova: www.linkedin.com/in/velinatchakarova | www.foraconsciousexperience.com

Marco Felsberger: www.linkedin.com/in/marco-felsberger-resilience-and-risk-expert | www.resilience-engineers.com

Herbert Saurugg: www.linkedin.com/in/herbert-saurugg | www.saurugg.net

Lieferketten-Disruption: Warum die dritte Welle bisher ausblieb

von Marco Felsberger

Der Schock der Sperrung

Die Sperrung der Straße von Hormus im Jahr 2026 war einer der schwersten Schocks für die globalen Energie- und Rohstoffmärkte seit Jahrzehnten. Zeitweise fielen mehr als 13 Millionen Barrel Öl pro Tag aus. Teile der LNG-Produktion Katars wurden beschädigt und der Handel mit Düngemitteln, Schwefel und petrochemischen Vorprodukten war massiv beeinträchtigt. Zahlreiche Unternehmen bereiteten sich auf weitreichende Versorgungsunterbrechungen vor. Viele Prognosen gingen von Ölpreisen von weit über 200 US-Dollar, großflächigen Produktionsausfällen und einem physischen Mangel an Gütern aus.

Diese Entwicklung trat jedoch nur teilweise ein.

Warum die erwartete Versorgungskrise ausblieb

Die Krise erreichte schnell die ersten beiden Eskalationsstufen. Zunächst stiegen die Preise, die Versicherungsprämien und die Transportkosten. Danach begannen Unternehmen und Staaten, knappe Ressourcen zu priorisieren. Raffinerien reduzierten ihre Auslastung, petrochemische Anlagen meldeten höhere Gewalt, Fluggesellschaften strichen Verbindungen und mehrere Länder führten Kraftstoffrationierungen ein. Was vielerorts jedoch ausblieb, war die dritte Stufe, die großflächige physische Abwesenheit von Gütern.

Der entscheidende Grund dafür war nicht, dass das verlorene Angebot vollständig ersetzt werden konnte. Das war nicht der Fall. Vielmehr sank die Nachfrage schneller, als sich physische Engpässe entlang der Lieferketten ausbreiten konnten.

Die Rolle der Nachfragezerstörung

Besonders deutlich zeigte sich dies in der Petrochemie. Naphtha, LPG und andere Vorprodukte wurden plötzlich so teuer oder schwer verfügbar, dass Anlagen ihre Produktion reduzierten oder vollständig stoppten. Raffinerien reduzierten ihre Auslastung, Fluggesellschaften kürzten ihre Kapazitäten und energieintensive Unternehmen verschoben oder verringerten ihre Produktion. Gleichzeitig schränkten Staaten den Verbrauch administrativ ein. Dadurch fiel die weltweite Ölnachfrage so stark wie seit der Corona-Pandemie nicht mehr.

Diese Nachfragezerstörung wirkte wie ein Notventil. Zwar konnten die wirtschaftlichen Schäden nicht verhindert werden, jedoch wurde in vielen Bereichen der Übergang von hohen Preisen und Rationierung zu einem vollständigen physischen Mangel verhindert.

Reserven, Umleitungen und Notmaßnahmen

Dieser Effekt wurde durch eine außergewöhnliche Kombination zusätzlicher Puffer unterstützt. So erhöhten die USA ihre Energieexporte auf Rekordniveau. Die Internationale Energieagentur koordinierte die bislang größte Freigabe strategischer Ölreserven. Unternehmen und Staaten bauten ihre Lagerbestände massiv ab. Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate nutzten alternative Pipelines, um einen Teil ihrer Exporte an der Straße von Hormus vorbeizuleiten. Zusätzliche Mengen kamen aus dem Atlantikraum, insbesondere aus den USA, Brasilien und Kanada.

Diese Maßnahmen kompensierten jedoch nur einen Teil des verlorenen Angebots. Der verbleibende Ausfall konnte nicht durch neues Öl ersetzt werden, sondern wurde durch geringeren Verbrauch, Produktionskürzungen und Rationierung ausgeglichen. Die wichtigste Stabilisierungsleistung kam daher nicht allein von der Angebotsseite. Mindestens ebenso wichtig war die erzwungene Anpassung der Nachfrage.

Wenn sinkende Preise täuschen

Das erklärt auch, warum sich die Lage an den internationalen Rohstoffmärkten schneller entspannte, als es das Ausmaß des ursprünglichen Schocks erwarten ließ. So verlor der Ölpreis einen großen Teil seiner Krisenprämie, obwohl die Straße von Hormus weiterhin nur eingeschränkt passierbar war. Der Markt hatte den Schock noch nicht überwunden. Er hatte sich lediglich an ein niedrigeres Aktivitätsniveau angepasst.

Diese Unterscheidung ist von zentraler Bedeutung. Ein sinkender Preis bedeutet nicht automatisch, dass eine Krise vorüber ist. Er kann auch bedeuten, dass Unternehmen weniger produzieren, Fluggesellschaften weniger fliegen, Haushalte weniger konsumieren und ärmere Staaten ihren Energieverbrauch rationieren müssen.

Die unsichtbaren Kosten der Anpassung

Genau deshalb wurde die tatsächliche Schwere der Krise teilweise unterschätzt. Die Kosten waren ungleich verteilt und häufig dort am höchsten, wo sie in den internationalen Leitpreisen kaum sichtbar wurden.

In den Industriestaaten erfolgte die Anpassung vor allem über Preise und Produktionsentscheidungen. In vielen Entwicklungs- und Schwellenländern geschah dies hingegen durch administrative Rationierung. So führte Sri Lanka erneut QR-basierte Kraftstoffkontingente ein. Bangladesch begrenzte den Dieselverbrauch und kämpfte gleichzeitig mit Produktionsausfällen, Stromunterbrechungen und höheren

LNG-Kosten. Die Philippinen erklärten einen nationalen Energie-Notstand. Auch Vietnam, Thailand, Indonesien, Pakistan und Nepal griffen zu Preisstützungen, Verbrauchslimits oder direkten Zuteilungen.

Für die betroffenen Haushalte bedeutete dies nicht nur höhere Preise. Sie hatten auch weniger Mobilität, einen eingeschränkten Zugang zu Kochgas, längere Stromausfälle und sinkende Einkommen. Die Nachfrage verschwand also nicht freiwillig. Sie wurde durch hohe Preise, Rationierung und wirtschaftliche Not aus dem System gedrängt.

Unterschiede zwischen Industrie- und Schwellenländern

Die Krise war deshalb milder, als es der spätere Rückgang des Ölpreises vermuten ließ. Sie war lediglich weniger sichtbar.

Gleichzeitig zeigte sich, dass die Zerstörung der Nachfrage nicht überall als Schutzmechanismus funktioniert. Wo Produktionskapazitäten physisch beschädigt wurden oder ein Rohstoff kaum substituierbar war, entstanden echte strukturelle Engpässe.

Wo der Markt nicht mehr puffern kann

Das deutlichste Beispiel war Ras Laffan in Katar. Durch die Beschädigung der LNG-Anlagen fiel ein erheblicher Teil der katarischen Exportkapazität aus. Die Wiederherstellung wird voraussichtlich mehrere Jahre dauern. Hier konnte die sinkende Nachfrage den Verlust nicht ausgleichen. Es fehlte nicht nur an Transportkapazität oder kurzfristiger Verfügbarkeit. Die Produktionsanlage selbst war beschädigt.

Ein ähnliches Risiko entstand bei Helium. Katar zählt zu den weltweit wichtigsten Produzenten. Helium ist für die Halbleiterfertigung, die Medizintechnik und andere spezialisierte Anwendungen schwer ersetzbar. Große Hersteller verfügten über Vorräte und Recyclingkapazitäten. Kleinere Unternehmen hatten deutlich weniger Puffer. Auch hier konnte der physische Mangel nicht grundsätzlich verhindert werden, sondern er wurde lediglich durch Lagerbestände verzögert.

LNG, Helium und andere strukturelle Engpässe

Diese Fälle zeigen, wann eine Krise tatsächlich in eine dritte Welle übergeht. Besonders gefährdet sind Güter, bei denen vier Eigenschaften zusammenkommen: hohe geografische Konzentration, geringe Substituierbarkeit, begrenzte Lagerfähigkeit und lange Wiederherstellungszeiten. Je stärker

diese Merkmale ausgeprägt sind, desto geringer ist die Fähigkeit eines Systems, einen Angebotsschock über Preise, Lager oder Nachfrageanpassung abzufangen.

Rohöl ist trotz seiner geopolitischen Bedeutung vergleichsweise flexibel. Es kann gelagert, aus verschiedenen Regionen bezogen und über alternative Routen transportiert werden. Zudem kann es in gewissem Umfang durch sinkenden Verbrauch kompensiert werden. Bei LNG-Anlagen, Helium oder spezialisierten petrochemischen Vorprodukten sind diese Möglichkeiten wesentlich geringer. Dort reicht bereits ein deutlich kleinerer physischer Schaden aus, um langfristige Engpässe zu erzeugen.

Was eine echte dritte Welle auslöst

Die Ereignisse zeigen daher, dass nicht allein die Größe eines Schocks entscheidend ist. Wichtiger ist die Struktur des betroffenen Systems.

Ein massiver Ausfall bleibt beherrschbar, wenn hohe Lagerbestände, alternative Lieferanten, Substitutionsmöglichkeiten und eine flexible Nachfrage vorhanden sind. Ein kleinerer Ausfall kann hingegen gravierende Folgen haben, wenn ein einzelner Produktionsstandort, eine Transportverbindung oder ein nur schwer ersetzbarer Rohstoff betroffen ist.

Rohöl ist flexibler als viele andere Güter

Die Sperrung der Straße von Hormus führte deshalb nicht zur erwarteten globalen Versorgungskrise. Sie wurde durch Reserven, alternative Lieferwege und vor allem durch einen drastischen Rückgang der Nachfrage gebremst. Doch dieser Erfolg hatte einen Preis. Es wurde Produktion eingestellt, Mobilität eingeschränkt, Energie rationiert und wirtschaftliche Aktivität zerstört. Die Krise war damit jedoch nicht vorbei. Sie wurde absorbiert.

Die eigentliche Lehre aus der Krise

Die wichtigste Lehre lautet daher: Das Ausbleiben eines physischen Mangels ist nicht dasselbe wie Resilienz. Ein System kann eine Krise auch dadurch überstehen, dass es Aktivität, Wohlstand und Nachfrage verliert. Wer nur auf Preise oder verfügbare Mengen schaut, übersieht leicht, wer die tatsächlichen Kosten trägt.

Die dritte Welle blieb bisher global weitgehend aus. In einzelnen Branchen, Ländern und Haushalten war sie jedoch längst angekommen.

Die Krise ist nicht vorbei – sie ist nur auf Pause gestellt

von Velina Tchakarova (Stand 6. Juli 2026)

Beginnen wir mit einem Rätsel

Am 28. Februar 2026 brach der Krieg zwischen den Vereinigten Staaten und Iran aus, und Iran sperrte die Straße von Hormus – jene schmale Meerespassage zwischen Iran und Oman, durch die normalerweise rund ein Fünftel des weltweiten Öls, ein Fünftel des verflüssigten Erdgases und ein Drittel des seewärtigen Düngerhandels fließen.¹ Die Internationale Energieagentur nennt das, was folgte, die größte je verzeichnete Störung der Ölversorgung – größer als die Ölkrise der 1970er-Jahre.²

Und doch: Vier Monate später kostet Öl **weniger als am Tag vor Kriegsbeginn**. Der Sprit an der Zapfsäule ist billiger geworden, und die Nachrichten haben sich längst anderen Themen zugewandt. Der Schluss liegt nahe: Die Krise ist vorbei.

Sie ist es nicht. Sie ist ausgesetzt – und diese Pause wird künstlich am Leben gehalten: durch Marinegeleit, geplünderte Notlager und bewussten Konsumverzicht in Asien. Das reicht weit über den Ölmarkt hinaus: Es betrifft Ihre Tankrechnung, Ihre Lebensmittelpreise, den Haushalt Ihres Staa-

tes und – in Dutzenden Ländern – die politische Stabilität selbst. Dieser Bericht erklärt, was tatsächlich geschehen ist, warum Öl aus den falschen Gründen billig ist, was nach wie vor nicht funktioniert – und warum Mitte August das Datum ist, das man sich merken sollte.

Das größere Bild: der vierte globale Schock in zwanzig Jahren

Bevor wir ins Detail gehen, der Rahmen. Was jetzt geschieht, ist keine isolierte Ölgeschichte. Es ist das vierte Mal in weniger als zwanzig Jahren, dass ein einzelner Auslöser durch das gesamte Weltsystem auf einmal kaskadiert – ein Muster, das ich seit dem 28. Februar unter dem Namen **Global System Rupture** (globaler Systembruch) verfolge: der Kipppunkt, an dem so viele Teile des Systems gleichzeitig brechen, dass alle üblichen Stoßdämpfer zugleich anspringen – und zugleich versagen – und es keinen Weg zurück zur alten Normalität mehr gibt, nur noch vorwärts in eine andere. Dieser Kipppunkt könnte die vierte global Krise auslösen, die durch systemisches Risiko geprägt worden ist.

Krise	Auslöser	Was sie traf	Wie sie endete – oder wo sie steht
Finanzkrise 2007–09	Ein Bankenkollaps, der sich durch das Weltfinanzsystem ausbreitete.	Kredite, Handel, Arbeitsplätze, Staatsschulden.	Beendet durch Notenbank-Rettungen und Konjunkturprogramme. Der Welthandel brauchte bis 2016, um sich zu erholen; das Risiko wurde in Regulierung gegossen.
Pandemie 2020–22	Ein globaler Gesundheitsnotstand.	Lieferketten, Arbeitsmärkte, Staatshaushalte.	Beendet durch Impfstoffe und massive öffentliche Ausgaben – zurück blieben dauerhaft umgebaute Lieferketten, größere Staaten und ein Inflationserbe.
Russlands Krieg gegen die Ukraine 2022–	Eine Invasion, die Energie und Nahrung zu Waffen machte.	Energie-, Dünger- und Lebensmittelpreise; Europas Sicherheit.	Nur teilweise gelöst: Europa fand neue Gas- und Düngelieferanten, doch der Krieg dauert an, und die Welt spaltete sich weiter in rivalisierende Lager.
Der Golfkrieg 2026 (diese Krise)	Krieg zwischen den USA und Iran – und die Schließung der wichtigsten Öllader der Welt.	Energie, Wasser, Nahrung, Metalle, Schifffahrt, Versicherung und Geld – alles gleichzeitig.	PAUSIERT, NICHT GELÖST. Gehalten durch ein 60-Tage-Abkommen, Marinegeleit, geleerte Lager und bewusste Rationierung – alles kurzfristig widerrufbar. Der Kipppunkt wurde im März ausgelöst und bislang daran gehindert, dauerhaft zu werden – vorerst.

Die vier systemischen globalen Krisen seit 2007 – das Global-System-Rupture-Rahmenwerk, aktualisiert auf Tag 127. Quelle: Velina Tchakarova, FACE Intelligence.

Im März überschritt die Welt die Bruchschwelle: Energie, Wasser, Nahrung, Metalle, Schifffahrt, Versicherung und Finanzen gerieten erstmals in der modernen Ära gleichzeitig unter Stress. Was seit Juni geschehen ist: Der Bruch wurde **pausiert** – nicht geheilt. Der Kipppunkt wurde bislang daran gehindert, dauerhaft zu werden – durch improvisiertes Krisenmanagement: ein befristetes Abkommen, Kriegsschiffe, die Tanker eskortieren, aufgebrauchte Notlager und bewusste Rationierung quer durch Asien. Jede einzelne dieser Stützen ist vorübergehend, und jede ist widerrufbar. Der Rest dieses Berichts zeigt, was das praktisch bedeutet – und was im August darüber entscheidet, ob die Pause hält.

Was geschah: die Geschichte in vier Minuten

Als die Meerenge gesperrt wurde, brach die Anzahl der passierenden Schiffe binnen zehn Tagen von 129 pro Tag auf vier ein.³ Versicherungen für Schiffe in der Region verschwanden praktisch. Dann blockierten die Vereinigten Staaten Irans Häfen – wochenlang lagen also zwei Blockaden übereinander auf derselben Wasserstraße. Öl schoss über 120 US-Dollar je Barrel.⁴ Um eine weitere Preisspirale zu stoppen, öffneten Regierungen ihre strategischen Öllager im schnellsten Tempo der Geschichte.⁵

Dann, am 17. Juni, kam die Wende: Washington und Teheran unterzeichneten ein 60-Tage-Abkommen. Schiffe dürfen sicher und gebührenfrei passieren, während Unterhändler an einem Kriegsende, am iranischen Nuklearprogramm und – entscheidend – an der Frage arbeiten, wer die Meerenge künftig verwaltet. Die amerikanische Blockade wurde am nächsten Tag aufgehoben; der Verkehr kehrte in Wellen zurück; am 20. Juni passierten 55 Schiffe – ein Rekord seit Kriegsbeginn. In Genf wurde ein direkter Draht zwischen amerikanischen und iranischen Offizieren eingerichtet, um den Korridor offen zu halten.⁶

Seither ist das Muster instabil. In den letzten Junitagen gab es iranische Angriffe auf Schiffe und amerikanische Stützpunkte, beantwortet von amerikanischen Rückschlägen – und binnen Tagen einigten sich beide Seiten, aufzuhören, und die Gespräche in Katar wurden fortgesetzt. Derzeit sind sie verzögert: wegen des Begräbnisses des früheren Obersten Führers Irans, das am 4. Juli begann. Allerdings bewegen sich die Tanker weiter – eskortiert, immer einzeln gezählt und im provisorischen Rahmen. Das ist die Lage, die dieser Bericht die **beaufsichtigte Pause** nennt.

Wo wir stehen: die Zahlen

	Auf dem Höhepunkt des Krieges (März–Mai)	Jetzt (Anfang Juli, Tag 127)
Schiffe durch die Meerenge	Von 129 pro Tag auf nur 4 – ein Einbruch um 97 %. Rund 2.000 Schiffe und 20.000 Seeleute saßen fest.	Etwa 44–45 pro Tag – ein Drittel des Normalen. Mehr als die Hälfte fährt nur, weil US-Kriegsschiffe eskortieren oder den Weg sichern. Einlaufende Schiffe: rund ein Viertel des Normalen.
Ölpreis	Sprang über 120 US-Dollar je Barrel – die größte je verzeichnete Versorgungsstörung des Ölmarkts.	Unter 71 US-Dollar – billiger als am Tag vor Kriegsbeginn.
Aus Lagern entnommenes Öl	Not- und Handelslager wurden in Rekordtempo geöffnet, um die Welt zu versorgen.	Rund 1,3 Milliarden Barrel – dreizehn volle Tage des Weltverbrauchs – wurden dieses Jahr aus den Lagern gezogen. Niemand füllt nach.
Stillgelegte Ölproduktion	Felder und Exportterminals am Golf mussten schließen.	Rund 8,6 Millionen Barrel pro Tag bleiben abgeschaltet.
Europas Gas	Preise sprangen binnen Tagen um 74 %.	Preise wieder auf Frühjahrsniveau – aber Europas Wintergasspeicher sind nur zu 48 % gefüllt, der niedrigste Stand zu dieser Jahreszeit seit 15 Jahren.
Schiffsversicherung	Die spezielle Kriegsversicherung verteuerte sich bis zum Hundertfachen; für viele Schiffe verschwand der Schutz ganz.	Noch immer rund achtmal so teuer wie vor dem Krieg. Mehrere große Seeversicherer haben sich zurückgezogen; in London musste ein Sonderfonds über 400 Millionen US-Dollar geschaffen werden, damit Schiffe versicherbar bleiben.

Dünger	Ein Drittel des weltweiten Seehandels mit Dünger läuft durch die Meerenge; die Preise hatten sich bis April etwa verdoppelt.	Der meistverwendete Dünger ist dieses Jahr 82 % teurer. Ein Schlüsselrohstoff für seine Herstellung: +159 %. Die Leistbarkeit für Bauern ist die schlechteste seit 2022.
Lebensmittelpreise	Stiegen, aber ohne Ausschlag.	Der Welternährungspreisindex der UNO verharret nahezu unverändert – vorerst. Die echte Rechnung kommt mit den Ernten des nächsten Jahres (unten erklärt).
Zinsen	Die Notenbanken hielten zunächst still.	Europa erhöhte erstmals seit drei Jahren; Japans Zinsen sind die höchsten seit 1995; die USA und Großbritannien halten still, tendieren aber nach oben.

Liest man die beiden Spalten nebeneinander, ist das Muster unverkennbar: **Die Preise sind zur Normalität zurückgekehrt; die reale Welt ist es nicht.** Öl ist billiger als vor dem Krieg, während nur ein Drittel des normalen Schiffsverkehrs fährt. Die Gaspreise sind noch höher als vor dem Krieg, während Europas Speicher für die Jahreszeit gefährlich leer sind. Der Versicherungsmarkt – dessen einzige Aufgabe es ist, echte Kriegsgefahr zu bepreisen – verlangt noch immer das Achtfache des Vorkriegssatzes. Die Finanzmärkte handeln bereits den Frieden. Die physische Welt trägt noch die Preise des Krieges. Beide Bilder sind gleichzeitig wahr – und in der Lücke dazwischen wohnt die Gefahr.⁷

Diese Lücke ist keine Fußnote; sie hat eine Richtung – und sie hat Opfer. Wenn sich der Abstand zwischen Finanzpreisen und physischer Realität schließt – und solche Abstände schließen sich immer –, dann entweder nach oben, durch eine heftige Neubepreisung, falls die Waffenruhe scheitert, oder nach unten, durch die langsame Ankunft der physischen Normalisierung über viele Monate. In beiden Fällen sind jene exponiert, die sich am wenigsten absichern können: Schwellenländer, deren Anleihezinsen schon in den ersten Kriegstagen stiegen und deren Währungen bei jedem Dollaranstieg schwächer werden; importabhängige Länder, die Energie und Dünger zu Tagespreisen zahlen, ohne die Bilanzen, um die Lücke auszusitzen; und Haushalte am Ende von Lieferketten, in denen die aufgelaufenen Kosten von vier Monaten Umwegen, Versicherung und Rationierung erst noch im Regalpreis ankommen. Die prägnanteste Beschreibung stammt vom IWF aus den ersten Kriegswochen: Für treibstoffimportierende Volkswirtschaften wirkt dieser Schock wie eine große, plötzliche Einkommenssteuer – und diese Steuer wird weiter eingezogen, lange nachdem der Schlagzeilenpreis gefallen ist.

Warum Öl billig ist: Die Welt lebt von ihren Ersparnissen

Hier kommt der Teil der Geschichte, der es fast nie in die Schlagzeilen schafft. Öl ist nicht billig, weil sich das Angebot erholt hätte – rund 8,6 Millionen Barrel Tagesproduktion bleiben stillgelegt. Es ist billig wegen dreier vorübergehender, künstlicher Kräfte.

Erstens: Die Welt hat ihr Sparkonto geplündert. Rund 1,3 Milliarden Barrel Öl sind dieses Jahr vom Markt verschwunden – das Äquivalent von dreizehn vollen Tagen des gesamten Weltverbrauchs –, und die Lücke wurde fast vollständig durch das Leeren von Not- und Handelslagern gedeckt.⁸ Niemand füllt sie wieder auf. Ende Juli erreicht die Strategic Petroleum Reserve der Vereinigten Staaten – der nationale Notvorrat, gelagert in unterirdischen Salzkavernen – das vom Kongress genehmigte Minimum. Die Preise bis zu Amerikas Novemberwahlen gedrückt zu halten, würde das Abpumpen weiterer 120 bis 160 Millionen Barrel erfordern – unter jenes betriebliche Minimum, ab dem die Kavernen physisch nicht mehr richtig funktionieren.⁹ Auch China hat aus seinen Reserven abgegeben – und da Peking keine Zahlen veröffentlicht, weiß niemand außerhalb Chinas, wie nah es seinem eigenen Boden ist.

Zweitens: Asien hat die Nachfrage bewusst abgeschaltet. Chinas Ölimporte lagen zwischen April und Juni im Schnitt 3,5 Millionen Barrel pro Tag unter dem Vorjahr – im Juni allein 4,9 Millionen. Das war kein wirtschaftlicher Zusammenbruch, sondern eine Entscheidung. Indem China über diese drei Monate rund 320 Millionen Barrel weniger kaufte, glich es allein etwa ein Viertel der 1,2 Milliarden Barrel aus, die dem Nahen Osten im selben Zeitraum an Produktion verloren gingen. Insgesamt unterdrückte Peking rund fünf Millionen Barrel Tagesnachfrage – rationierte Treibstoffexporte, drosselte Industrie – zusätzlich zur Öffnung seiner Reserven.¹⁰ Andere asiatische Volkswirtschaften taten dasselbe: Fabriken wurden gedrosselt, Gasverbrauch gesenkt. Ein Teil dieser Zurückhaltung kann Monate oder gar Jahre anhalten, zumal wenn Chinas Wirtschaft sich weiter abkühlt. Doch Rationieren ist nicht dasselbe wie das Öl nicht zu brauchen – und wenn Chinas Käufe zurückkehren, was unvermeidlich ist, trifft die Nachfrage auf einen Markt mit leeren Tanks.

Drittens: Teilweise Umgehungen. Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate besitzen Pipelines, die etwas Öl an der Meerenge vorbei zu Häfen am offenen Ozean bringen, und diese laufen auf Hochtouren. Aber sie schaffen nur wenige Millionen Barrel pro Tag – gegenüber den zwanzig Millionen, die die Meerenge normalerweise trägt. Hilfreich, kein Ersatz.¹¹

Setzt man die drei Kräfte zusammen, verliert der niedrige Ölpreis jede beruhigende Wirkung. Die Welt produziert sich nicht aus dieser Krise heraus; sie zehrt von ihren Reserven und schnallt den Gürtel enger. Jedes Barrel aus einem Lager lässt sich nur einmal verwenden. In dem Moment, in dem die Entnahmen enden und das normale Kaufverhalten zurückkehrt, kippt die Rechnung – mit weniger Öl in den Lagern als zu irgendeinem Zeitpunkt seit Jahrzehnten.

Ein bewachter Korridor, kein offenes Meer

Auch die „Wiederöffnung“ der Meerenge verdient einen zweiten Blick. Schiffe fahren – aber mehr als die Hälfte nur, weil die US-Marine sie eskortiert oder ihren Weg sichert, entlang vereinbarter Korridore, mit dem Genfer Draht in Bereitschaft. Die offizielle Bedrohungsstufe für die Meerenge bleibt hoch, und die Überwachungsstellen halten nüchtern fest, dass Iran Absicht wie Fähigkeit behält, Schiffe anzugreifen.¹³ Die Durchfahrt durch die wichtigste Ölroute der Welt existiert derzeit als verwaltete, widerrufbare Dienstleistung – nicht als Recht.

Diese Dienstleistung ist teuer. Mindestens 24 amerikanische Kriegsschiffe – darunter zwei Flugzeugträger und zwei Marineinfanterie-Verbände – und rund 50.000 Soldatinnen und Soldaten sind in der Region konzentriert: fast die Hälfte der weltweit eingesetzten Kampfkraft der US-Marine, konzentriert an einem einzigen Schauplatz.¹² Besatzungen rotieren, Schiffe brauchen Wartung, andere Weltregionen bleiben dünner besetzt. Das kann nicht unbegrenzt so weitergehen – die militärische Lage hat also ihre eigene Frist, unabhängig von der diplomatischen.

Und es lohnt der Blick darauf, wer die Weltwirtschaft derzeit tatsächlich stabil hält: zwei Rivalen, die parallel arbeiten. Die Vereinigten Staaten liefern die Sicherheit – Eskortten, Korridore, den Draht. China liefert die Zurückhaltung – gibt Reserven frei und unterdrückt die eigene Nachfrage, um die Preise zu dämpfen. Keiner koordiniert offen mit dem anderen; beide sind unverzichtbar; und der ruhige Ölpreis, den die Welt genießt, ist das gemeinsame Produkt ihrer getrennten Anstrengungen. Er ruht auf nichts Festerem als der täglichen, gleichzeitigen, widerrufbaren Bereitschaft beider Hauptstädte, weiterzumachen.

Die versteckte Rechnung: Was der Warentransport der Welt jetzt kostet

Selbst bei billigem Öl sind die Kosten, Güter um die Welt zu bewegen, still gestiegen – und diese Kosten arbeiten sich noch zu den Ladenpreisen vor. Ein Container von China an die US-Ostküste kostete im Juni rund 75 Prozent mehr als vor

dem Krieg; nach Nordeuropa etwa die Hälfte mehr. Der Treibstoff, den Schiffe verbrennen, hat sich ungefähr verdoppelt. Reisen, die früher durch den Golf führten, machen nun Umwege von Tausenden Kilometern. Und die Versicherung, die jedes Schiff im Kriegsgebiet tragen muss, bleibt, wie erwähnt, beim Achtfachen der Vorkriegskosten.¹⁴ Nichts davon zeigt sich an der Zapfsäule – alles davon zeigt sich, allmählich, im Preis von allem, was per Schiff reist. Also von fast allem.

Hinzu kommen leisere industrielle Folgewellen, die im kommenden Jahr auftauchen werden. Der Golf liefert einen großen Teil des weltweiten Heliums, das für Computerchips und medizinische Geräte gebraucht wird. Der Schwefel als Nebenprodukt der Golf-Raffinerien speist jene Säure, mit der Nickel für Elektroauto-Batterien, Kupfer für Leitungen und Phosphat für Dünger verarbeitet werden – deshalb ist dieser unscheinbare Rohstoff 159 Prozent teurer, und deshalb hat ein großer Produzent den Export der Säure ganz gestoppt.¹⁵ Der größte Gasexport-Komplex des Golfs – rund ein Sechstel der Weltkapazität für den Versand von Erdgas – wurde schwer beschädigt und braucht viele Monate zur Reparatur. Und auch die menschliche Maschinerie ist strapaziert: Die Seeschiffverkehrsorganisation der UNO evakuiert elftausend der rund zwanzigtausend Seeleute, die Monate auf ankern den Schiffen im Kriegsgebiet festsäßen – eine Operation, die Ende Juni selbst pausieren musste, als ein Containerschiff angegriffen wurde.¹⁶ Das ist die Handschrift einer systemischen Krise: Der Schaden wandert von den schnellen Dingen, die die Nachrichten sehen können – Preise, Explosionen –, in die langsamen, die sie nicht sehen: Ersatzteile, Reparaturpläne, Böden, Menschen.

Der Kampf um die Maut: Wer darf für die Ölabtobahn der Welt kassieren?

Die wichtigste Schlacht dieses Sommers wird nicht mit Raketen ausgetragen, sondern um eine Rechnung. Iran und Oman haben vorgeschlagen, die Straße von Hormus gemeinsam zu verwalten – einschließlich der Erhebung von Gebühren von passierenden Schiffen. Oman beschreibt die Idee als freiwillige Beiträge für Wartung, Sicherheit und Umweltschutz, ähnlich wie in manchen asiatischen Wasserstraßen. Iranische Vertreter beschreiben dieselben Gebühren als verpflichtend. Der gesamte Streit lebt in diesem einen Wort.

Warum wiegt eine Gebühr so schwer? Weil sie etwas verwandelt: Gewalt in Recht. Im Frühjahr hat Iran bewiesen, dass es die Meerenge mit Gewalt schließen kann. In diesem Sommer versucht es, diese Fähigkeit in etwas weit Wertvolleres umzumünzen: international anerkannte Autorität über die Wasserstraße. Wer die Gebühr kassiert, führt die Meerenge in den Augen der Welt. Und Washington hat auf dem Papier bereits Boden preisgegeben: Das Juni-Abkommen

selbst legt fest, dass die Verwaltung der Meerenge nach den 60 Tagen von Iran und Oman gemeinsam mit den anderen Golfstaaten ausgearbeitet wird. Die Vereinigten Staaten beharren darauf, dass das Völkerrecht Gebühren für die Durchfahrt solcher Meerengen verbietet – was bisher tatsächlich die Regel war –, aber sie haben ein Dokument unterschrieben, das die Verwaltung durch die Küstenstaaten voraussetzt.¹⁷

Das Prinzip, um das es geht, hat einen Namen – Freiheit der Schifffahrt – und eine einfache Bedeutung: Seit Jahrhunderten werden die schmalen Meeresspassagen der Welt wie internationale Korridore behandelt, die kein Land sperren oder bemaunten darf, weil der Handel aller davon abhängt, dass Schiffe sie passieren können. Keine Meerenge dieser Art wurde in der modernen Ära je zur Mautstraße; die letzten vergleichbaren Zölle in Europa wurden im 19. Jahrhundert per Vertrag abgeschafft, weil die Handelsnationen sich weigerten, weiterzuzahlen.¹⁸ Bekommt Hormus Gebühren – wie „freiwillig“ auch immer das Etikett –, erhält jede andere enge Wasserstraße der Erde einen Präzedenzfall, und jedes Land, das an einer sitzt, eine Idee. Dagegen – weit mehr als gegen das Geld – kämpft Washington.

Das Land, das all das zusammenhält, ist Oman – ein kleiner Staat mit langem Ruf der Neutralität, dem beide Seiten vertrauen, und der einzige Ölproduzent am Golf, dessen Häfen vollständig außerhalb der Meerenge liegen. Oman hält seine Position bewusst vage: Nein zu Mauten, vielleicht zu „Servicegebühren“. Washington steht vor einer unbequemen Wahrheit: Es braucht Oman als neutralen Vermittler und will zugleich, dass Oman Iran die Stirn bietet – zwei Rollen, die sich immer weniger gleichzeitig spielen lassen. Die USA haben sogar gedroht, Oman wegen des Gebührenplans zu sanktionieren; den einzigen vertrauenswürdigen Mittelsmann zu bestrafen, würde den einen Kanal zerstören, der die Gespräche am Leben hält.¹⁹

Ein letzter Punkt zum Gebührenplan verdient Aufmerksamkeit: Die Finanzmärkte reagieren kaum darauf. Märkte sind darauf gepolt, Explosionen, Angriffe und Blockaden zu bepreisen – sichtbare Störungen. Eine stille Veränderung dessen, wer eine Wasserstraße regiert, können sie schlecht bepreisen. Doch ein dauerhaftes Gebühren- und Verwaltungsregime würde die Kosten für Fracht, Regeltreue und Versicherung für Jahrzehnte erhöhen – ohne ein einziges dramatisches Ereignis. Die Kosten des Krieges würden nicht verschwinden. Sie würden in den Preis von allem eingebaut, was über See fährt – kassiert, zum Teil, von dem Land, das die Störung ausgelöst hat.

Die Falle, die den Krieg neu entfachen könnte

Warum könnte die Pause scheitern? Der amerikanische Politikwissenschaftler Robert A. Pape – einer der führenden Forscher dazu, wie Zwang im Krieg funktioniert – hat die schärfste Antwort gegeben: „Dieser Krieg ist noch lange nicht vorbei.“²⁰ In seiner Einschätzung behandelt Washington das Juni-Abkommen wie einen Geschäftsabschluss – und verliert –, während Iran Machtpolitik betreibt – und gewinnt –, so dass die amerikanische Seite in einer Falle sitzt, in der Frustration über das Verlieren früher oder später neue Eskalation erzeugt. Schaut man auf die beiden Anzeigetafeln, wird die Logik klar. Washington zählt einen Geschäftsabschluss: Die Meerenge ist teilweise offen, Öl fließt, die Preise liegen unter Vorkriegsniveau – nach diesem Maßstab ist der Deal ein spektakulärer Erfolg. Teheran zählt einen Machtwettbewerb: Anerkennung, Autorität, Korridore, Gebühren – und nach diesem Maßstab gewinnt Iran stetig und verwandelt militärische Fähigkeit in dauerhafte institutionelle Gewinne, die auf der Geschäfts-Anzeigetafel schlicht nicht erscheinen. Beide Seiten glauben zu gewinnen. Beide zugleich können nicht recht behalten.

Die Gefahr kommt in dem Moment, in dem Washington auf die andere Anzeigetafel blickt. Der amerikanische Präsident hat wiederholt gedroht, die Sache militärisch zu Ende zu bringen, falls Teheran nicht, in seinem Wort, vernünftig werde. Schlägt Frustration in neue Angriffe um, ist Irans wirkksamste Antwort nicht auf See – sondern gegen Infrastruktur. Im Krieg traf Iran nicht nur den größten Gasexport-Komplex des Golfs, sondern auch Entsalzungsanlagen – jene Werke, die Meerwasser in Trinkwasser verwandeln. Die Golfstaaten hängen im Alltag von der Entsalzung ab; die Anlagen liegen exponiert an der Küste, verdrahtet mit Kraftwerken; und eine Wasserkrise entfaltet sich in Tagen, nicht Wochen. Es ist der schnellste bekannte Weg von einem Militärschlag zum gesellschaftlichen Zusammenbruch – gerichtet gegen Amerikas eigene Partner. Dieses düstere wechselseitige Wissen – mehr als jede Unterschrift – hält die Waffenruhe bislang am Leben.²¹

Die langsamste Zündschnur: Ernährung

Der Welternährungspreisindex der UNO lag im Juni praktisch unverändert und kaum zwei Prozent über dem Vorjahr.²² Das klingt nach guter Nachricht. Es ist die irreführendste Zahl dieser gesamten Krise – aus zwei Gründen.

Erstens: Was den Index unten hält. Weizen- und Maispreise fielen auch deshalb, weil die Märkte erwarten, dass die Waffenruhe hält und Energie billig bleibt – der „ruhige“ Lebensmittelindex stützt sich also auf dieselbe fragile Annahme wie

der Ölpreis. Der Rest der Ruhe stammt aus Überschüssen wohlhabender Regionen – Schwarzmeer-Getreide, südamerikanischer Mais, europäische Milchprodukte –, die eine Familie im Sudan oder in Somalia nicht erreichen, die ihre Importe in einer abstürzenden Währung bezahlt, über Hilfsrouten, die die Krise um bis zu 9.000 Kilometer verlängert hat.²³

Zweitens, und wichtiger: Der wahre Nahrungsschock steckt noch im Boden. Ein Drittel des weltweiten Seehandels mit Dünger läuft durch die Meerenge. Der meistverwendete Dünger ist dieses Jahr 82 Prozent teurer; ein chemischer Schlüsselstoff für einen weiteren ist 159 Prozent teurer; die Leistbarkeit für Bauern ist die schlechteste seit 2022 – und der Schock traf genau zur Aussaat.²⁴ Lebensmittelindizes messen die Geschäfte von heute; Düngerschocks arbeiten nach dem Erntekalender und erscheinen sechs bis achtzehn Monate später in den Lebensmittelpreisen. So war es 2008 und wieder 2022. Die UN-Ernährungsorganisationen schätzen, dass bis zu 45 Millionen zusätzliche Menschen in akuten Hunger gedrängt werden könnten – zusätzlich zu 318 Millionen, die bereits dort sind –, während das Welternährungsprogramm Finanzierungslücken hat, die so schwer wiegen, dass es Hilfe auf jedem Kontinent rationiert.²⁵ Die Geschichte hält hier eine harte Warnung bereit: Den Preisspitzen von 2008 und 2011 folgten Unruhowellen in Dutzenden Ländern.²⁶ Die Länder, die am stärksten von Golf-Dünger abhängen – der Sudan bezieht über die Hälfte seiner seewärtigen Lieferungen von dort –, liegen fast deckungsgleich auf der Weltkarte des Hungers.²⁷ Das Gefahrenfenster ist nicht dieser Sommer. Es ist Ende 2026 bis 2027, wenn kleinere Ernten auf leere Staatskassen treffen.

Steigende Zinsen auf einem Schuldenberg

Nun kommt der finanzielle Druck hinzu. Im Juni begannen die Notenbanken – die Institutionen, die die Zinsen setzen –, sie als Antwort auf die Kriegsinflation zu erhöhen: Die Europäische Zentralbank lieferte ihre erste Erhöhung seit drei Jahren (wirksam, mit dunkler Ironie, am selben Tag, an dem die Waffenruhe unterzeichnet wurde), Japan hob die Zinsen auf den höchsten Stand seit 1995, und die amerikanische wie die britische Notenbank hielten still, signalisierten aber mögliche Erhöhungen.²⁸ Ihre Begründung ist schlicht: Sie haben sich 2021–22 verbrannt, als sie einen Inflationsschub als vorübergehend abtaten und er es nicht war – und sie werden ihre Glaubwürdigkeit kein zweites Mal riskieren.

Doch man sehe genau hin, was hier geschieht: Eine Krise, die von einem Angebotsschock ausgelöst wurde – eine gesperrte Meerenge, fehlende Barrel, knapper Dünger –, wird mit demselben Werkzeug beantwortet wie die letzte Krise: höhere Zinsen. Höhere Zinsen können keine Meerenge öffnen, kein

Lager füllen und keinen Weizen wachsen lassen. Was sie können: das Borgen für alle, überall, teuer machen – genau in dem Moment, in dem mehr als neunzig Volkswirtschaften weltweit bereits unter wachsendem Schuldendruck stehen.²⁹ Regierungen, die sich durch Pandemie und letzte Energiekrise hoch verschuldet haben, stehen nun vor einer brutalen Kombination: höhere Zinsrechnungen, ein stärkerer Dollar (der Dollarschulden schwerer macht) und höhere Importrechnungen für Treibstoff und Nahrung – alles auf einmal. Etwas muss nachgeben: Schuldendienst, Treibstoffsubventionen, Nahrungsmittelhilfen oder öffentliche Investitionen.

Die UN-Handelsorganisation hat 61 verwundbare Volkswirtschaften identifiziert, die gleichzeitig Öl- und Getreide-Importschocks ausgesetzt sind – eine doppelte Verwundbarkeit. Kleine Inselstaaten wie Cabo Verde und Mikronesien, die fast ihren gesamten Treibstoff und viel von ihrer Nahrung importieren, sind die Extremfälle: Für sie kommt diese Krise mit jeder Preiserhöhung doppelt an.³⁰ Die Finanzierungskosten der Golfstaaten selbst sprangen binnen Tagen nach Kriegsausbruch;³¹ für ärmere Importeure baut sich der Druck langsamer auf und hält länger. Trifft der oben beschriebene Nahrungsschock 2027 auf eine Schuldenklemme, die 2026 begann, verstärken sich beide gegenseitig – und diese Kombination, nicht irgendein einzelner Preis, ist es, die eine Wirtschaftskrise in eine politische verwandelt.

Für Haushalte in wohlhabenderen Ländern zeigt sich derselbe Druck in milderer Form: Hypotheken und Kredite werden teurer, während die Notenbanken sich gegen die Kriegsinflation stemmen – obwohl Tanken gerade billiger wird. Eine verwirrende Kombination, die völlig logisch wird, sobald man die zwei Realitäten darunter sieht: Die Banken bepreisen nicht die Zapfsäule von heute, sondern versichern sich gegen die Löhne und Preise des nächsten Jahres – weil die Erinnerung an die letzte Inflation frischer ist als die Erinnerung an irgendeinen Krieg.

Man sollte auch wissen, dass die großen Wirtschaftsinstitutionen der Welt Mühe hatten, Schritt zu halten. Im April veröffentlichte der IWF Prognosen mit drei Szenarien für diesen Krieg – mild, schlimm, schwer –, und sein eigener Chefökonom räumte Minuten nach der Veröffentlichung ein, das milde sei vermutlich schon überholt. Im Mai erklärte der IWF, das schlimme Szenario sei faktisch eingetreten. Im Juni – zwei Tage bevor die Waffenruhe alles veränderte – meldete er, die Weltwirtschaft halte sich besser als befürchtet. Keines seiner Szenarien beschreibt, was jetzt tatsächlich existiert: normale Preise auf einem abnormalen, halb funktionierenden physischen System. Das nächste große Update des IWF erscheint am 8. Juli.³² Unterdessen haben die Spitzen von vier Institutionen, die selten gemeinsam handeln – IWF, Weltbank, Internationale Energieagentur und Welthandelsorga-

nisation –, eine ständige Krisengruppe für diesen Krieg gebildet; ob diese Gruppe im Herbst weiterläuft oder still aufgelöst wird, wird eines der klarsten Zeichen dafür sein, ob die offiziellen Stellen die Krise für beendet halten – oder nur für pausiert.³³

Eine unauffälligere Entwicklung im Finanzwesen rundet das Bild ab: Staaten übernehmen Schritt für Schritt Aufgaben, die früher private Märkte erledigten. Ein Sonderfonds in London versichert nun Schiffe, die der Versicherungsmarkt aufgegeben hat. Marinen eskortieren Tanker, die früher frei fuhren. Und die Europäische Zentralbank wirbt für ihren geplanten digitalen Euro auch als Schutz davor, dass eine fremde Macht Europäerinnen und Europäer von ihren eigenen Zahlungsmitteln abschneiden kann.³⁴ Die Maschinerie von Handel und Geld wird Stück für Stück zu einem Instrument staatlicher Macht umgebaut. Diese Veränderung wird die Krise überdauern.

Gewinner und Verlierer

Der Schock ist global, aber extrem ungleich – und die Ungleichheit zeichnet die strategische Landkarte neu. Die Vereinigten Staaten gehen gestärkt hervor: Sie exportieren mehr Energie, als sie importieren, höhere Preise brachten ihnen also Geld ein; ihre Währung wurde stärker; und ihre Marine betreibt nun den wichtigsten Seekorridor der Welt. China nahm echten Schmerz auf sich, managte ihn aber – gab Reserven aus, rationierte Nachfrage und kaufte verbilligtes iranisches Öl, sobald die Blockade fiel – und lernte zugleich eine harte Lektion über Abhängigkeit, die es im kommenden Jahrzehnt systematisch abbauen wird. Auch Russland war ein kurzfristiger Gewinner: Höhere Preise und Rekordlieferungen seines Öls halfen, die Lücke des Golfs zu füllen – doch dieser Geldsegen wird nun von anderer Seite abgewürgt, denn ukrainische Schläge haben bis zu 42 Prozent von Russlands Energie-Exportinfrastruktur zerstört und begrenzen scharf, wie viel es tatsächlich verkaufen kann.³⁵

Europa sitzt unbequem in der Mitte: von den schlimmsten Preisen durch die Waffenruhe verschont, aber auf dem Weg in den Winter mit Gasspeichern bei 48 Prozent – gegen normale 61 –, der schwächsten Position seit fünfzehn Jahren.³⁶ Am Golf selbst hat der Krieg die Verhältnisse umgekehrt:

Katar traf es am härtesten, mit Schäden an einem Gasexport-Komplex, der rund ein Sechstel der weltweiten LNG-Kapazität stellt;³⁷ Saudi-Arabien und die Emirate polsterten sich mit ihren Umgehungspipelines ab; und Oman – unberührt, vertrauenswürdig und außerhalb der Meerenge gelegen – könnte am Ende als Mauteinnehmer an der Ölabtahn der Welt dastehen. Die schwersten Verlierer sind die Länder mit dem geringsten Mitspracherecht: energieimportierende Entwicklungsländer, die 61 doppelt exponierten Staaten und einkommensschwache Nahrungsimporteure, für die die Krise nicht über den Ölpreis ankommt, sondern über den Brotpreis – in einigen Monaten.

Europas Lage verdient noch ein klares Wort, denn sie betrifft die Heizrechnungen des ganzen Kontinents. Die Gasspeicher sind der Puffer, der Europa durch den Winter trägt; sie werden im Sommer billig gefüllt und ab November geleert. In diesem Sommer hinkt die Befüllung schwer hinterher – 48 Prozent statt normaler 61 –, auch weil der Krieg Gas genau in der Füllsaison verteuerte. Hält die Waffenruhe, kommt Europa mit einem teuren Herbst des Nachkaufens davon. Flammt die Krise im Herbst wieder auf, geht Europa mit dem dünnsten Polster seit fünfzehn Jahren in den Winter – und die Energierechnungen der Haushalte, die sich seit dem Frühjahr beruhigt haben, kämen wieder in Bewegung. Der Moment, auf den man achten muss, ist nicht der Dezember; es ist der September, wenn die Größe des Polsters festgeschrieben wird.

Ein letztes Wort dazu, warum das immer wieder passiert. Wie die Tabelle am Anfang dieses Berichts zeigte, ist dies das vierte Mal in weniger als zwanzig Jahren, dass ein einzelner Schock durch das ganze Weltsystem kaskadiert. Jedes Mal hat die Welt ihre Puffer – Lager, Speicher, Budgets, Geduld – etwas weiter heruntergefahren, bevor der nächste Schock eintraf. Das ist die tiefere Bedeutung der geleerten Ölreserven und der mehr als neunzig verschuldeten Regierungen: Die Stoßdämpfer der Weltwirtschaft werden schneller aufgebraucht, als sie wieder aufgebaut werden. Die nächste Krise, wann und wo immer sie kommt, trifft auf noch dünnere Polster – das stärkste Argument dafür, die kommenden Wochen nicht als Ende einer Kriegsgeschichte zu lesen, sondern als Stresstest dafür, wie die Welt die nächsten bewältigt.

Was im August geschieht

Frist	Warum sie zählt
Mitte August: Das Abkommen läuft aus	Das am 17. Juni unterzeichnete 60-Tage-Abkommen endet um den 16. August – und die Frage, wer die Meerenge danach verwaltet, ist völlig offen.
Ende Juli: Die US-Ölreserve erreicht ihre gesetzliche Untergrenze	Amerikas Notvorrat erreicht das vom Kongress festgelegte Minimum. Die Preise bis zu den Wahlen im November gedrückt zu halten, würde weitere 120–160 Millionen Barrel kosten – unterhalb der Schwelle, ab der die Speicherkavernen physisch nicht mehr richtig funktionieren.
Die Uhr der Flotte	Fast die Hälfte der weltweit eingesetzten US-Flotte liegt in einer einzigen Region. Besatzungen, Wartung und Einsatzbereitschaft lassen das nicht viele Monate zu – und erzwingen die Entscheidung, abzuziehen oder zu handeln.
Irans Führungswechsel	Das Begräbnis des früheren Obersten Führers begann am 4. Juli und verzögert die Gespräche – die Staatsspitze des Landes wechselt im heikelsten denkbaren Moment.
Die Jahreszeiten	Die sommerliche Spitzennachfrage nach Treibstoff trifft auf fast leere Lager; Europas Fenster zum Befüllen der Gasspeicher vor dem Winter schließt sich; und die unterdüngten Felder dieses Frühjahrs werden zu den kleineren Ernten des nächsten Jahres – egal, was bei den Gesprächen geschieht.

Mehrere Fristen landen in denselben wenigen Wochen – und dieses Zusammentreffen macht Mitte August zum entscheidenden Moment. Drei Ausgänge sind möglich. Die Pause könnte zu einer dauerhaften Ordnung gerinnen: irgendein Gebühren- und Verwaltungsabkommen für die Meerenge, in vorsichtige Sprache gekleidet – ruhige Märkte, aber ein historischer Präzedenzfall und dauerhafte Kosten, eingebaut in den Welthandel. Oder das Provisorium wird schlicht fortgeschrieben: keine Lösung, kein Bruch, die Eskorten fahren weiter, und die Meerenge bleibt, was sie heute ist – ein gemieteter Korridor, abhängig von der täglichen politischen Temperatur zwischen zwei Hauptstädten. Oder die Falle schnappt zu: Frustration in Washington trifft auf eine Frist, die Angriffe beginnen erneut, Iran antwortet gegen Energie- und Wasserinfrastruktur am Golf – und die Krise entzündet sich neu, mit den Notreserven der Welt am Boden, Europas Speichern halb leer und dem Nahrungsschock des nächsten Jahres bereits gesät. Der dritte Ausgang verlangt von niemandem, den Krieg zu wählen. Er verlangt nur, dass die Frist eintrifft, während beide Seiten weiter überzeugt sind zu gewinnen.

Was würde jeder Pfad für den Alltag bedeuten? Der Weg der Einigung bedeutet: ruhige Treibstoffpreise jetzt, aber eine kleine dauerhafte Steuer auf den Welthandel, für Jahre in die Preise eingebaut – und ein Präzedenzfall, den jeder andere Meerengen-Staat studieren wird. Der Weg des Provisoriums bedeutet: mehr von der gegenwärtigen Merkwürdigkeit – billiges Benzin, teure Fracht, nervöse Versicherer und eine Weltwirtschaft, die jedes Mal den Atem anhält, wenn eine Drohne einem Tanker nahekommt. Der Weg des Rückfalls bedeutet: eine schnelle Rückkehr des Ölpreises über die Hundert-Dollar-Marke – diesmal mit fast leeren Notlagern, die die erste Runde abgefedert haben. Genau deshalb wäre die

zweite Spitze schärfer und schwerer zu bekämpfen als die erste.

Das Fazit

Fünf Punkte, die bleiben sollten. **Erstens:** Lesen Sie den Ölpreis nicht als Entwarnung – er ist das Produkt geleerter Lager und bewusster Rationierung, nicht der Erholung, und beides stößt an seine Grenzen. **Zweitens:** Die Notreserven der Welt nähern sich ihren Böden, genau während die abgeschaltete Nachfrage sich aufs Wiedereinschalten vorbereitet. **Drittens:** Der eigentliche Wettkampf geht darum, wer die Meerenge führt – und wer für sie kassiert; diese Antwort prägt die Kosten des Welthandels auf Jahrzehnte. **Viertens:** Die schwersten Rechnungen kommen später und treffen ungleich – Nahrungsimporteure, verschuldete Regierungen, die 61 doppelt exponierten Volkswirtschaften – größtenteils 2027. **Fünftens:** Was auch immer bei den Gesprächen geschieht – etwas Bleibendes hat sich bereits verändert: Marinen, Finanzministerien und Notenbanken haben Funktionen übernommen, die Märkte früher still von selbst erledigten. Behalten Sie Mitte August im Auge.

Drei Fragen, die alle stellen

Steigen die Spritpreise wieder? Versprechen kann das niemand, aber die Struktur der Antwort ergibt sich aus diesem Bericht: Der heutige niedrige Preis ruht auf einmaligen Stützen – Lagerfreigaben, die enden, asiatischer Rationierung, die nicht ewig hält, und einer Waffenruhe mit Ablaufdatum. Selbst wenn der Frieden hält, muss die Welt irgendwann über eine Milliarde Barrel geleerter Reserven nachfüllen – und schon dieses Kaufen stützt die Preise. Das Fenster billigen Treibstoffs ist real; es für dauerhaft zu halten, wäre ein Feh-

ler, den Regierungen wie Haushalte schon einmal gemacht haben.

Mein Land liegt weit vom Golf – betrifft mich das? Mit großer Wahrscheinlichkeit, durch drei Türen. Die Fracht-Tür: Fast alles Importierte reist über See, und der Seetransport trägt Kriegskosten, die mit Monaten Verzögerung in den Ladenpreisen ankommen. Die Geld-Tür: Trägt Ihre Regierung schwere Schulden, drücken steigende Weltzinsen ihren Haushalt – und irgendwann ihre Ausgaben für Sie. Die Nahrungstür: Importiert Ihr Land Getreide oder Dünger, ist die Ernte-Ökonomie des nächsten Jahres bereits durch die Düngerpreise dieses Frühjahrs festgelegt. Die Länder, die durch alle drei Türen zugleich getroffen werden – die UNO zählt 61 davon –, liegen größtenteils weit vom Golf entfernt.

Kann daraus ein größerer Krieg werden? Die ehrliche Antwort: Die Maschinerie dafür ist aufgebaut und läuft im Leerlauf – die halbe amerikanische Flotte in der Region, ein Gegner mit bewiesener Fähigkeit, Infrastruktur zu treffen, und eine Verhandlung, in der jede Seite glaubt, ein anderes Spiel zu gewinnen. Was sie zurückhält, ist ebenso real: ein funktionierender Draht, das gegenseitige Wissen, wie verheerend die nächste Runde wäre – besonders für die Wasserversorgung des Golfs – und die schlichte Tatsache, dass beide Volkswirtschaften von der Pause profitieren. Dieses Gleichgewicht hat ein gewaltsames Wochenende bereits überstanden. Ob es die Augustfrist übersteht, ist genau die Frage, auf die Sie die zweite Hälfte dieses Berichts vorbereiten sollte.

So behalten Sie die Lage selbst im Blick: fünf Signale

Man braucht kein Datenterminal und kein Abo, um diese Krise zu verfolgen; fünf öffentliche Signale tragen den Großteil der Information. Beobachten Sie, wie viele Schiffe die Meerenge täglich passieren und wie viele Eskorten brauchen – das ist das tägliche Maß dafür, wie echt die „Wiederöffnung“ ist. Beobachten Sie die Preise der Schiffsversicherung statt der Ölpreise – die Versicherer lagen in dieser Krise richtig, wann immer die Ölhändler falsch lagen. Beobachten Sie,

was aus dem Gebührenplan für die Meerenge wird – sobald er offizielle Maschinerie bekommt, wird die dauerhafte Ordnung geboren. Beobachten Sie, ob die amerikanischen Flugzeugträger Ende Juli bleiben oder abziehen – Flottenbewegungen verraten Washingtons Absichten vor jeder Erklärung. Und beobachten Sie Reispreise und Dünger-Exportverbote statt des Schlagzeilen-Lebensmittelindex – die Grundnahrungsmittel der Ärmsten der Welt melden den Nahrungsschock Monate, bevor die Durchschnitte sich bewegen.

Fünf Begriffe, einfach erklärt

Global System Rupture (globaler Systembruch) – eine Krise, die Energie, Nahrung, Geld, Schifffahrt und Politik gleichzeitig trifft, sodass jedes Problem die anderen verschlimmert. Dies ist die vierte solche Krise seit 2007, nach Finanzcrash, Pandemie und Russlands Krieg gegen die Ukraine – jede kam schneller, auf eine Welt mit dünneren Sicherheitsmargen.

Die beaufsichtigte Pause (Supervised Pause) – die gegenwärtige Lage: Die Krise wurde ausgesetzt, nicht gelöst. Die Dinge funktionieren weiter, weil mächtige Staaten sie aktiv zusammenhalten – einer mit Kriegsschiffen, einer mit Rationierung –, unter einem Abkommen mit Ablaufdatum.

Strategische Reserve – der Notvorrat eines Landes an Öl, gedacht für echte Katastrophen. Ihn abzubauen ist ein einmaliger Trick: Jedes heute verbrauchte Barrel fehlt im nächsten Notfall.

Kriegsversicherung – der spezielle Schutz, den Schiffe kaufen müssen, um durch gefährliche Gewässer zu fahren. Ihr Preis ist die ehrlichste Meinung des Marktes darüber, wie gefährlich die Meerenge wirklich ist – derzeit: achtmal gefährlicher als vor dem Krieg.

Die Kaskade – die Kettenreaktion, über die der Schock reist: Teure Energie macht Dünger teuer; teurer Dünger heißt, dass weniger verwendet wird; weniger Dünger heißt kleinere Ernten; kleinere Ernten heißen teureres Brot – ein Jahr später, in Ländern, die mit dem Krieg nichts zu tun hatten.

Schlussbemerkung

Alles in diesem Bericht stützt sich auf öffentlich verfügbare Daten – Schiffszählungen, Speicherstände, Preisindizes, offizielle Erklärungen –, zusammengetragen und gegengeprüft mit Stand 4. Juli 2026. Manche dieser Zahlen werden sich bewegen; einige werden revidiert. Was sich nicht ändert, ist die Methode, sie zu lesen: Wann immer die schnellen Indikatoren (Preise, Schlagzeilen) und die langsamen (Schiffe, Lager, Versicherung, Dünger, Schulden) verschiedene Geschichten erzählen, glauben Sie den langsamen. Sie sind schwerer zu sehen, träger in der Bewegung – und in jeder systemischen Krise der letzten zwanzig Jahre hatten sie das letzte Wort.

Endnoten: Quellen für die Zahlen

1. UN-Handels- und Entwicklungsorganisation (UNCTAD), Strait of Hormuz Disruptions: Implications for Global Trade and Development, 10. März 2026 (UNCTAD/OSG/TT/INF/2026/1) – Anteile des Welthandels mit Öl, LNG und Dünger, der durch die Meerenge läuft. <https://unctad.org> · Daten: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>
2. Internationale Energieagentur (IEA), Einschätzungen des Oil Market Report, März–Mai 2026 – Einstufung der Schließung als größte Versorgungsstörung in der Geschichte des Ölmarkts. <https://www.iea.org>
3. UNCTAD (10. März 2026), auf Basis von Schiffstransit-Daten von Clarksons Research – Rückgang der täglichen Durchfahrten von durchschnittlich 129 im Februar auf 4 am 9. März. <https://www.clarksons.com>
4. Brent-Rohölpreise via LSEG Data & Analytics, Februar–Juli 2026. <https://www.lseg.com>
5. Koordinierte Notfreigabe von Lagerbeständen der IEA, März 2026 – die größte in der 52-jährigen Geschichte der Agentur.
6. Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) USA–Iran, 17. Juni 2026; Erklärungen des US-Zentralkommandos (<https://www.centcom.mil>); Berichte des Joint Maritime Information Center (JMIC) über die Combined Maritime Forces, Juni 2026 (<https://combinedmaritimeforces.com>) – Ablauf der Wiedereröffnung, Rekord von 55 Durchfahrten am 20. Juni, Kommunikationslinie in Genf.
7. Tabellenquellen: JMIC und IMF PortWatch (Schiffsdurchfahrten, Ende Juni–Anfang Juli 2026; <https://portwatch.imf.org>); LSEG (Öl- und Gaspreise); IEA (Lagerentnahmen und stillgelegte Produktion); Gas Infrastructure Europe, AGSI-Plattform (EU-Speicherstände; <https://agsi.gie.eu>); Lloyd's of London / Joint War Committee und Berichte des Seeverkehrsmarkts (Kriegsversicherung und der 400-Millionen-US-Dollar-Fonds; <https://www.lloyds.com>); Rohstoffpreisdaten der Weltbank (Dünger; <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>); FAO-Lebensmittelpreisindex, Juni-Ausgabe, 3. Juli 2026 (<https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/en/>); geldpolitische Beschlüsse der EZB (<https://www.ecb.europa.eu>), der Bank of Japan (<https://www.boj.or.jp/en/>), der Federal Reserve (<https://www.federalreserve.gov>) und der Bank of England (<https://www.bankofengland.co.uk>), Juni 2026.
8. IEA-Schätzung, Juni 2026 – kumulierte Lagerentnahmen 2026 von rund 1,3 Milliarden Barrel, das Äquivalent von dreizehn Tagen Weltverbrauch.
9. Daten des US-Energieministeriums zur Strategic Petroleum Reserve und vom Kongress festgelegte Mindestbestände; Marktanalysen zu Entnahmeszenarien, Juni 2026. <https://www.energy.gov/ceser/strategic-petroleum-reserve>
10. Importstatistiken der chinesischen Zollverwaltung (<http://english.customs.gov.cn>); unabhängige Tanker-Tracking-Schätzungen, April–Juni 2026 – Rückgang der Importe im Jahresvergleich, kumulierte Kaufreduktion (≈320 Millionen Barrel) und geschätzte ≈5 Millionen Barrel pro Tag unterdrückter Nachfrage.
11. Einschätzungen der US Energy Information Administration (<https://www.eia.gov>) und der IEA zur Kapazität der saudischen Ost-West- und der emiratischen Fudschaira-Umgehungspipelines im Verhältnis zu den normalen Hormus-Mengen.
12. Flottenverfolgung des US Naval Institute (<https://news.usni.org>) und Erklärungen des US-Zentralkommandos, 30. Juni–1. Juli 2026 – Schiffszahlen, Träger- und Amphibienverbände, Personalstärken; Berichterstattung vom 1. Juli 2026: https://www.stripes.com/theaters/middle_east/2026-07-01/boxer-middle-east-navy-iran-trump-22136153.html
13. JMIC-Bedrohungseinschätzung, Anfang Juli 2026 – Bedrohungsstufe auf „erheblich“ angehoben; Einschätzung fortbestehender iranischer Absicht und Fähigkeit.
14. Xeneta-Frachtratendaten, Juni 2026 (Container-Spotraten gegenüber Vorkriegsniveau; <https://www.xeneta.com>); Clarksons-Research-Daten zu Schiffstreibstoff und Tankermarkt.
15. Rohstoffpreisdaten der Weltbank (Schwefel); Handelsberichte zu Chinas Ausfuhrstopp für Schwefelsäure, Mai 2026; IWF, „How the War in the Middle East Is Affecting Energy, Trade, and Finance“, 30. März 2026 (Helium und weitere Industrierohstoffe). <https://www.imf.org/en/Blogs>
16. Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO), Lageberichte zur Straße von Hormus und Erklärungen zur Evakuierung von Seeleuten, Juni 2026. <https://www.imo.org>
17. Bestimmungen der Absichtserklärung vom 17. Juni 2026 gemäß offiziellen Erklärungen; Berichterstattung über den iranisch-omanischen Verwaltungs- und Gebührenvorschlag, 30. Juni–3. Juli 2026 – zuerst berichtet von The New York Times (<https://www.nytimes.com>) und NBC News (<https://www.nbc-news.com>).
18. Kopenhagener Konvention von 1857 zur Abschaffung des dänischen Sundzolls – der historische Präzedenzfall für die Ent-Monetarisierung einer strategischen Wasserstraße.
19. Öffentliche Erklärungen des US-Finanzministeriums zu möglichen Sanktionen wegen der Gebührenpläne, Mai 2026. <https://home.treasury.gov>
20. R. A. Pape, „This War Is Nowhere Near Over“ – Professor Pape Makes Explosive Statement on Iran–US–Israel War“, Videointerview, 2026. https://www.youtube.com/watch?v=WooW_aFw7lQ
21. Berichterstattung über Angriffe auf Entsalzungsanlagen in Bahrain und auf der Insel Qeschm sowie Einschätzungen zur Verwundbarkeit der Wasserinfrastruktur am Golf, März–Juni 2026.
22. FAO-Lebensmittelpreisindex, Juni-Ausgabe, 3. Juli 2026 – 130,3 Punkte, –0,3 Prozent zum Vormonat, +1,7 Prozent zum Vorjahr.
23. Welternährungsprogramm (WFP), „Middle East crisis and impact on global hunger“, 2026. <https://www.wfp.org>
24. Weltbank, Commodity Markets Outlook und Data-Blog-Düngerreihe, April–Juni 2026 – Preisveränderungen bei Harnstoff und Schwefel; Dünger-Leistbarkeit auf dem schlechtesten Stand seit 2022. <https://blogs.worldbank.org>
25. Weltbank-Schätzung (bis zu 45 Millionen zusätzliche Menschen von akuter Ernährungsunsicherheit bedroht); operative Erklärungen des WFP zu Finanzierungslücken und Programmpriorisierung, 2026.
26. New England Complex Systems Institute (Lagi, Bertrand und Bar-Yam), „The Food Crises and Political Instability in North Africa and the Middle East“, 2011. https://necsi.edu/s/food_crises.pdf · <https://arxiv.org/abs/1108.2455>
27. UNCTAD (10. März 2026) – Anteile der seewärtigen Düngerimporte mit Ursprung in der Golfregion (Sudan 54 Prozent; Sri Lanka 36; Tansania 31; Somalia 30; Pakistan 27; Kenia 26; Mosambik 22).
28. Beschluss des EZB-Rats vom 11. Juni 2026 (Zinssätze wirksam ab 17. Juni); geldpolitischer Beschluss der Bank of Japan, Juni 2026; Kommunikation der Federal Reserve und der Bank of England, Juni 2026.

29. Schulden-Monitoring von UNCTAD und IWF, 2025–26 – mehr als neunzig Volkswirtschaften unter wachsendem Schuldendruck. <https://unctad.org/publication/world-of-debt>
30. UNCTAD-Analyse, 2026 – 61 verwundbare Volkswirtschaften, die gleichzeitig Öl- und Getreide-Importschocks ausgesetzt sind; kleine Inselstaaten wie Cabo Verde und Mikronesien als Extremfälle doppelter Exponierung genannt.
31. UNCTAD (10. März 2026), auf Basis von LSEG-Anleihedaten – Anstieg der Renditen von Golfstaaten um 0,24–0,64 Prozentpunkte zwischen 27. Februar und 9. März 2026.
32. IWF, World Economic Outlook, April 2026, und Pressebriefing vom 14. April 2026; Bemerkungen der Geschäftsführenden Direktorin, Mai 2026; IWF-Blog, 15. Juni 2026 (<https://www.imf.org/en/blogs/articles/2026/06/15/global-economy-endures-war-shock-so-far>); World Economic Outlook Update angekündigt für den 8. Juli 2026. <https://www.imf.org/en/publications/weo>
33. Gemeinsame Erklärung der Spitzen von IEA, IWF, Weltbankgruppe und WTO, 29. Mai 2026. <https://www.wto.org>
34. Öffentliche Kommunikation der EZB zum digitalen Euro, Juni–Juli 2026. https://www.ecb.europa.eu/euro/digital_euro/html/index.en.html
35. Einschätzungen zu ukrainischen Langstreckenschlägen gegen Russlands Energie-Exportinfrastruktur, Juni 2026 – berichtete Schäden von bis zu 42 Prozent der Exportkapazität.
36. Gas Infrastructure Europe, AGSI-Transparenzplattform, Ende Juni 2026 – EU-Speicher zu ≈48 Prozent gefüllt gegenüber einem Fünfjahres-Saisonmittel von ≈61 Prozent.
37. IEA-Daten zur LNG-Kapazität; IWF, Regional Economic Outlook für den Nahen Osten und Zentralasien, April 2026 (Wachstumsrevision Katars nach den Schäden in Ras Laffan). <https://www.imf.org/en/publications/reo>