

Information für Unternehmen zu den Auswirkungen der Lage im Nahen und Mittleren Osten auf Lieferketten, Energiepreise und regionale Handelsbeziehungen

Aktualisierte Fassung - Stand: 27. Juli 2026

Wichtiger Hinweis zur Nutzung und Aktualität

Diese Veröffentlichung dient ausschließlich der allgemeinen wirtschaftlichen Information und einer ersten Orientierung. Sie gibt den Informationsstand zum **27.07.2026** wieder.

Aufgrund der hohen Dynamik der sicherheits-, handels-, transport- und sanktionspolitischen Lage können tatsächliche Entwicklungen, Einschätzungen, Transportwege, Preise, Verfügbarkeiten, Förderbedingungen und rechtliche Rahmenbedingungen kurzfristig von den dargestellten Informationen abweichen oder bereits überholt sein.

Die Inhalte wurden anhand der zum Zeitpunkt der Erstellung verfügbaren und im Dokument angegebenen Quellen mit angemessener Sorgfalt zusammengestellt. Die wfc Wirtschaftsförderung Kreis Coesfeld GmbH übernimmt jedoch keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit, Aktualität oder fortdauernde Verfügbarkeit der Informationen.

Die Veröffentlichung stellt insbesondere keine individuelle Rechts-, Steuer-, Zoll-, Exportkontroll-, Sanktions-, Finanzierungs-, Versicherungs-, Investitions- oder Unternehmensberatung dar. Sie begründet keine individuelle Beratungsbeziehung und enthält keine Zusage oder Garantie hinsichtlich der Gewährung von Fördermitteln, Finanzierungen oder Exportkreditdeckungen sowie hinsichtlich bestimmter Lieferzeiten, Transportmöglichkeiten, Preisentwicklungen oder Geschäftsergebnisse.

Unternehmerische Entscheidungen sollten nicht ausschließlich auf Grundlage dieser Veröffentlichung getroffen werden. Vor konkreten Maßnahmen sind die aktuellen Informationen der zuständigen Behörden, Förderinstitute, Banken, Versicherer, Reedereien, Logistikdienstleister und Vertragspartner einzuholen. Soweit erforderlich, sollte fachkundige Einzelfallberatung in Anspruch genommen werden. Bei außenwirtschaftsrechtlich oder sanktionsrechtlich relevanten Geschäften ist stets eine gesonderte Prüfung des konkreten Geschäfts, der beteiligten Personen und Unternehmen, der Waren, der Endverwendung, der Zahlungswege und der Transportbeteiligten erforderlich.

Für die Inhalte verlinkter externer Internetseiten sind ausschließlich deren jeweilige Anbieter verantwortlich. Die wfc hat keinen Einfluss auf nachträgliche Änderungen dieser Inhalte.

Eine Haftung für Vermögensschäden, die dadurch entstehen, dass unternehmerische Entscheidungen ohne eine erforderliche eigene Prüfung oder fachkundige Einzelfallberatung ausschließlich auf diese allgemeine Information gestützt werden, ist ausgeschlossen. Unberührt bleibt insbesondere die Haftung bei Vorsatz, grober Fahrlässigkeit sowie wegen der Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit.

THEMENÜBERSICHT

- 1. Zwei zentrale maritime Nadelöhre: Straße von Hormus und Bab al-Mandab/Suezroute**
- 2. Auswirkungen auf Lieferketten, Preise und Branchen**
- 3. Wirtschaftsbeziehungen mit dem Iran**
- 4. Mögliche indirekte Auswirkungen über Nachbar- und Anrainerstaaten**
- 5. Eigene Lieferketten prüfen: Risiken und betrieblicher Handlungsbedarf**
- 6. Unterstützungsangebote für betroffene Unternehmen**
- 7. Weiterführende Fach- und Rechtsinformationen**
- 8. Krisenmonitor Lieferketten - kompakte Beobachtungsquellen**

Die Entwicklungen im Nahen und Mittleren Osten bleiben dynamisch. Wie sich die sicherheitspolitische Lage weiterentwickelt und welche wirtschaftlichen Folgen daraus entstehen, lässt sich derzeit nur eingeschränkt abschätzen. Neben der Straße von Hormus richtet sich die Aufmerksamkeit zunehmend auch auf die Schifffahrtsroute durch die Meerenge Bab al-Mandab, das Rote Meer und den Suezkanal.

Ankündigungen der Huthi im Jemen sowie einzelne Sicherheitsvorfälle erhöhen die Unsicherheit für Reedereien, Versicherer, Logistikdienstleister und international tätige Unternehmen. Ob und in welchem Umfang der Schiffsverkehr tatsächlich beeinträchtigt wird, hängt wesentlich von der weiteren Entwicklung der Lage sowie von den Risikobewertungen und Routenentscheidungen der beteiligten Akteure ab. Auch ohne eine formale Sperrung können Reedereien bestimmte Seewege vorsorglich meiden oder Schiffe über alternative Routen führen.

Für Unternehmen können sich daraus - abhängig von den jeweils genutzten Lieferwegen - längere Transportzeiten, höhere Fracht- und Versicherungskosten sowie Veränderungen bei Energie- und Rohstoffpreisen ergeben. Nicht jedes Unternehmen und nicht jede Lieferkette ist dabei gleichermaßen betroffen. Maßgeblich sind insbesondere die Herkunft der Waren und Vorprodukte, die tatsächlich genutzten Transportwege sowie die Entscheidungen von Lieferanten, Reedereien und Logistikpartnern.

Unternehmen mit internationalen Beschaffungs- oder Absatzbeziehungen sollten die aktuelle Entwicklung zum Anlass nehmen, ihre Lieferketten vorsorglich auf mögliche Abhängigkeiten zu überprüfen. Dabei sollte nicht nur betrachtet werden, ob direkte Geschäftsbeziehungen zu Staaten der Region bestehen. Relevant sind auch die Herkunft von Vorprodukten, Produktionsstandorte vorgelagerter Lieferanten, genutzte Häfen und Seewege sowie die Routenentscheidungen von Reedereien und Logistikdienstleistern. Ziel ist keine pauschale Neubewertung sämtlicher Lieferbeziehungen, sondern die frühzeitige Identifikation besonders kritischer Materialien, Transportwege und Vertragspartner.

Mit dieser Information möchten wir mögliche wirtschaftliche Zusammenhänge einordnen, besonders sensible Lieferketten und Branchen benennen und Hinweise zur laufenden Lagebeobachtung sowie zu Unterstützungsangeboten geben. Das Papier dient der

Orientierung in einer dynamischen Situation und stellt keine Prognose über den weiteren Verlauf dar.

Aktuelle Lagequelle: [JMIC/UKMTO - Update 074 vom 21. Juli 2026](#)

Kurzcheck: Ist unser Unternehmen möglicherweise betroffen?

Unternehmen sollten insbesondere prüfen,

- ob Waren oder Vorprodukte aus dem Nahen und Mittleren Osten, Süd-, Südost- oder Ostasien bezogen werden,
- ob Transporte üblicherweise durch die Straße von Hormus, Bab al-Mandab, das Rote Meer oder den Suezkanal führen,
- ob kritische Vorprodukte nur von einzelnen Lieferanten oder aus einzelnen Regionen bezogen werden,
- welche zusätzlichen Lieferzeiten und Kosten bei einer Umleitung entstehen könnten,
- ob Verträge, Versicherungen und Lagerbestände ausreichende Vorsorge für mögliche Verzögerungen bieten.

Wichtig: Der Sitz des direkten Lieferanten lässt nicht immer erkennen, wo ein Vorprodukt hergestellt wurde oder über welche Route es transportiert wird. Unternehmen sollten deshalb bei wichtigen Lieferanten und Logistikpartnern gezielt nachfragen.

1. Zwei zentrale maritime Nadelöhre: Straße von Hormus und Bab al-Mandab/Suezroute

Straße von Hormus

Die Straße von Hormus zwischen Iran und Oman ist das wichtigste maritime Nadelöhr für den internationalen Ölhandel. Im ersten Halbjahr 2025 wurden nach Angaben der U.S. Energy Information Administration täglich rund 20,9 Millionen Barrel Rohöl und Mineralölprodukte durch die Meerenge transportiert. Dies entsprach etwa einem Viertel des weltweit auf dem Seeweg gehandelten Öls. Darüber hinaus passierte ungefähr ein Fünftel des globalen Handels mit Flüssigerdgas diese Route.

Besonders wichtig ist die Passage für die Energieexporte aus Saudi-Arabien, Irak, Kuwait, Katar, den Vereinigten Arabischen Emiraten und Iran. Alternative Pipelines und Exportterminals können einen Teil der Mengen umleiten, die regulären Transportvolumina jedoch nicht vollständig ersetzen. Für Unternehmen entstehen daraus Risiken durch volatile Preise für Rohöl, Erdgas, Treibstoffe und petrochemische Vorprodukte.

Quellen: [IEA - Strait of Hormuz](#) / [EIA - World Oil Transit Chokepoints](#)

Bab al-Mandab, Rotes Meer und Suezkanal

Die Meerenge Bab al-Mandab zwischen Jemen und dem Horn von Afrika verbindet den Golf von Aden und den Indischen Ozean mit dem Roten Meer. Sie bildet damit den südlichen Zugang zum Suezkanal. Schiffe zwischen Europa und Asien nutzen im Regelfall die Route Indischer Ozean - Golf von Aden - Bab al-Mandab - Rotes Meer - Suezkanal - Mittelmeer.

Nach Angaben der Weltbank verlaufen unter normalen Bedingungen rund 30 Prozent des weltweiten Containerverkehrs durch den Korridor des Roten Meeres. Anders als die Straße von Hormus ist diese Route deshalb nicht nur für den Energiehandel, sondern in besonderem Maße auch für den Containerverkehr zwischen Asien und Europa relevant. Dazu gehören unter anderem Maschinen, elektronische Komponenten, Fahrzeugteile, chemische Erzeugnisse, Textilien, Konsumgüter, Pharmazeutika und Lebensmittel.

Der Suezkanal selbst ist derzeit nicht Gegenstand einer bestätigten allgemeinen Sperrung. Sein Nutzen für Verkehre zwischen Europa und Asien hängt jedoch davon ab, dass auch der südliche Zugang durch das Rote Meer und Bab al-Mandab sicher befahren werden kann. Bereits eine erhöhte Risikoeinstufung kann Reedereien und Versicherer dazu veranlassen, Schiffe umzuleiten.

Als wichtigste Ausweichroute steht die Fahrt um das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas zur Verfügung. Für eine Verbindung zwischen Asien und Europa verlängert sie die Reise nach UNCTAD-Angaben typischerweise um etwa zwölf Tage. Damit erhöhen sich Treibstoffverbrauch, Besatzungs- und Charterkosten, Versicherungsaufwand, Kapitalbindung und Emissionen. Gleichzeitig werden Schiffe und Container länger gebunden, sodass die verfügbare Transportkapazität sinken kann.

Quellen: [Weltbank - The Deepening Red Sea Shipping Crisis](#) / [UNCTAD - Red Sea crisis and trade facilitation](#)

Gleichzeitige Störung beider Routen

Sollte es zu einer gleichzeitigen oder weitergehenden Beeinträchtigung von Hormus und Bab al-Mandab kommen, könnten sich die wirtschaftlichen Risiken verstärken. In diesem Fall wäre nicht nur ein einzelnes Energie-Nadelöhr betroffen; möglich wäre vielmehr eine Kombination aus eingeschränkten Energieexporten am Persischen Golf und beeinträchtigtem Container- und Tankerverkehr im Roten Meer.

Saudi-Arabien kann einen Teil seines Rohöls über eine Ost-West-Pipeline zum Hafen Yanbu am Roten Meer transportieren und damit die Straße von Hormus umgehen. Für Lieferungen von Yanbu in Richtung Asien ist jedoch die Passage durch Bab al-Mandab der direkte Seeweg. Wird diese Route gemieden, sind wesentlich längere Umwege erforderlich. Damit verliert eine wichtige Ausweichmöglichkeit zur Straße von Hormus zumindest für bestimmte Zielmärkte einen Teil ihrer entlastenden Wirkung.

Für Europa wäre eine Beeinträchtigung des Roten Meeres besonders relevant. Während die unmittelbare Abhängigkeit von Energieimporten durch Hormus in Asien am höchsten ist, könnte eine Einschränkung der Suezroute unmittelbar auch europäische Lieferketten zu asiatischen Produktions- und Absatzmärkten treffen.

2. Auswirkungen auf Lieferketten, Preise und Branchen

Containerverkehr und industrielle Vorprodukte

Die zusätzliche Gefährdung der Suezroute betrifft vor allem Unternehmen, die Waren oder Vorprodukte aus Süd-, Südost- und Ostasien beziehen oder dorthin exportieren. Besonders relevant sind elektronische und elektrotechnische Komponenten, Maschinen- und

Fahrzeugteile, Metallwaren, Chemikalien, Textilien, Möbel, Konsumgüter sowie medizinische und pharmazeutische Erzeugnisse.

Werden Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung geleitet, verlängern sich Lieferzeiten nicht nur für die unmittelbar betroffene Fahrt. Die längeren Umlaufzeiten binden Schiffe und Container, verringern kurzfristig die verfügbare Transportkapazität und können Fahrpläne nachfolgender Verbindungen beeinträchtigen. Mögliche Folgen sind schwankende Ankunftszeiten, kurzfristige Zuschläge, verzögerte Anschlussverkehre und eine geringere Planbarkeit der Lieferketten.

Für Unternehmen bedeutet dies zugleich eine höhere Kapitalbindung. Bestellte Waren bleiben länger unterwegs, während gegebenenfalls zusätzliche Sicherheitsbestände aufgebaut oder Ersatzbeschaffungen finanziert werden müssen.

Energie, Chemie und energieintensive Produktion

Störungen in der Straße von Hormus können Öl- und Gaspreise unmittelbar beeinflussen. Sicherheitsrisiken oder Umleitungen im Roten Meer erhöhen zusätzlich die Transportkosten für Energieträger und erschweren die Nutzung alternativer Exportwege.

Betroffen sind zunächst die Energieversorgung, Mineralölwirtschaft sowie die chemische und petrochemische Industrie. Über höhere Strom-, Wärme-, Kraftstoff- und Vorproduktkosten erreichen die Auswirkungen jedoch auch die Metallverarbeitung, den Maschinenbau, die Glas-, Kunststoff-, Papier- und Verpackungsindustrie sowie die Bauwirtschaft und die Lebensmittelproduktion.

Für die betriebliche Planung ist weniger ein einzelner Tagespreis entscheidend als die Dauer und Schwankungsbreite der Störung. Kurzfristige Preisspitzen können durch Lagerbestände oder bestehende Verträge teilweise abgedeckt werden. Bei länger anhaltenden Einschränkungen wirken höhere Beschaffungs- und Transportkosten zunehmend auf Neuverträge und Kalkulationen durch.

Landwirtschaft und Lebensmittelwirtschaft

Die Landwirtschaft und Lebensmittelwirtschaft können auf mehreren Ebenen betroffen sein. Höhere Energie- und Transportkosten verteuern Produktion, Kühlung, Verarbeitung und Distribution. Unternehmen, die Düngemittel, Futtermittelbestandteile, Verpackungen, Zusatzstoffe oder Lebensmittel aus der Region beziehungsweise über die Suezroute beziehen, müssen zusätzlich mit längeren Lieferzeiten rechnen.

Bei verderblichen oder saisonalen Waren können bereits moderate Verzögerungen zu Qualitätsverlusten, verpassten Verkaufszeiträumen und höheren Kühl- oder Lagerkosten führen. Für die Lebensmittelwirtschaft im Kreis Coesfeld sind deshalb neben den Energiepreisen insbesondere Verpackungsmaterialien, Zutaten, Futtermittelkomponenten und internationale Kühlketten zu beobachten.

Export- und Projektgeschäft

Unternehmen mit Kunden oder Projekten im Nahen und Mittleren Osten können von verzögerten Lieferungen, erschwerten Zahlungswegen, höheren Versicherungsanforderungen oder der Verschiebung von Investitionsprojekten betroffen sein. Dies gilt insbesondere für den Maschinen- und Anlagenbau, die Elektrotechnik, Pharma und Medizintechnik, Spezialchemie sowie Agrar- und Umwelttechnik.

Auch ohne direkte Beschädigung einer Lieferung können geänderte Häfen, Umleitungen, geschlossene Lufträume, fehlende Transportkapazitäten oder eine veränderte Risikoeinstufung die Vertragserfüllung erschweren. Unternehmen sollten daher nicht nur ihre Beschaffungs-, sondern auch ihre Absatz- und Servicelogistik prüfen.

Bedeutung für Unternehmen im Kreis Coesfeld

Für die Wirtschaftsstruktur im Kreis Coesfeld sind insbesondere die Metallverarbeitung, der Maschinen- und Anlagenbau, die Lebensmittelwirtschaft, der Handel, die Logistik und die Bauwirtschaft relevant. Auch Unternehmen ohne unmittelbare Geschäftsbeziehungen zum Iran oder zu den Golfstaaten können betroffen sein, wenn Lieferanten in Asien produzieren, Vormaterialien aus der Region beziehen oder Transporte üblicherweise über den Suezkanal abwickeln.

Die konkrete Betroffenheit lässt sich daher nicht allein aus dem Sitz des direkten Vertragspartners ableiten. Entscheidend sind auch die Herkunft der Vorprodukte, die Produktionsstandorte vorgelagerter Lieferanten, die eingesetzten Häfen und die tatsächliche Schiffsroute.

3. Wirtschaftsbeziehungen mit dem Iran

Die direkten Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Iran sind aufgrund der Sanktionen und eingeschränkter Zahlungs- und Finanzierungsmöglichkeiten vergleichsweise begrenzt. Im Jahr 2025 exportierte Deutschland Waren im Wert von rund 961,6 Millionen Euro nach Iran. Die Einfuhren aus Iran beliefen sich auf rund 234,5 Millionen Euro.

Auf der deutschen Exportseite dominierten Maschinen mit rund 248,4 Millionen Euro, pharmazeutische Erzeugnisse mit rund 228,7 Millionen Euro sowie chemische Erzeugnisse mit rund 141,8 Millionen Euro. Auf der Importseite standen Lebensmittel mit rund 153,9 Millionen Euro und damit knapp zwei Dritteln der gesamten deutschen Einfuhren aus Iran an erster Stelle. Eine besondere Bedeutung hatten geschälte Pistazien. Weitere Einfuhrgruppen waren pharmazeutische Erzeugnisse und Textilien, darunter Teppiche.

Damit wird der aktuelle deutsche Iran-Handel nicht hauptsächlich durch petrochemische Importe geprägt. Die unmittelbare Betroffenheit konzentriert sich vielmehr auf einzelne Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Pharma- und Chemieindustrie sowie auf Importeure iranischer Lebensmittel und Textilien.

Von größerer wirtschaftlicher Bedeutung als der direkte Warenhandel können die indirekten Folgen des Konflikts sein. Dazu zählen Energiepreisschwankungen, gestörte Seewege, veränderte Versicherungsbedingungen und Auswirkungen auf Handelspartner in den Golfstaaten, Asien und der Türkei.

Quelle: [Statistisches Bundesamt - deutscher Handel mit Iran 2025](#)

Für Geschäfte mit Iran gelten umfangreiche europäische Sanktions- und Exportkontrollregelungen. Im September 2025 wurden zuvor ausgesetzte restriktive Maßnahmen erneut in Kraft gesetzt. Unternehmen müssen deshalb vor jedem Geschäft unter anderem die Ware, den Empfänger, wirtschaftlich Berechtigte, den vorgesehenen Verwendungszweck, beteiligte Banken und Transportunternehmen sowie mögliche Genehmigungspflichten prüfen.

Rechts- und Verfahrensinformationen: [BAFA - Iran](#) / [EU Sanctions Map](#) / [Rat der EU - Snapback 2025](#)

Diese Information ersetzt keine außenwirtschaftsrechtliche Einzelfallprüfung.

4. Mögliche indirekte Auswirkungen über Nachbar- und Anrainerstaaten

Iran grenzt an Irak, Türkei, Armenien, Aserbaidshan, Turkmenistan, Afghanistan und Pakistan. Eine weitere regionale Eskalation kann sich über diese Staaten auf Landverkehrskorridore, Grenzübergänge, Energie- und Pipelineinfrastruktur sowie regionale Investitions- und Absatzmärkte auswirken.

Für Unternehmen ist insbesondere die Türkei als großer Produktions-, Beschaffungs- und Transitmarkt relevant. Auch Verbindungen über den Südkaukasus oder Zentralasien können an Bedeutung gewinnen, wenn maritime Verkehre gestört sind. Diese Korridore können die Kapazitäten des Seehandels jedoch nur teilweise ersetzen und sind ihrerseits von politischen, infrastrukturellen und zollrechtlichen Rahmenbedingungen abhängig.

Durch die neue Gefährdung am Bab al-Mandab erweitert sich der Kreis potenziell betroffener Staaten. Dazu gehören insbesondere Jemen und Saudi-Arabien sowie Ägypten als Betreiberstaat des Suezkanals. Auch Häfen und Logistikstandorte in Djibouti und am Horn von Afrika können von veränderten Schiffsbewegungen, Sicherheitsmaßnahmen und möglichen Umleitungen betroffen sein.

Darüber hinaus bleiben die Golfstaaten für Energieexporte, petrochemische Erzeugnisse, Luftfracht und regionale Umschlagverkehre von hoher Bedeutung. Einschränkungen an Häfen, Energieanlagen, Pipelines oder in regionalen Lufträumen können sich deshalb auch auf Unternehmen auswirken, die keine unmittelbaren Geschäftsbeziehungen zum Iran unterhalten.

Die Europäische Union führt mit EUNAVFOR ASPIDES eine defensive maritime Sicherheitsoperation durch, die die Freiheit der Schifffahrt im Roten Meer und den angrenzenden Gewässern schützen soll. Das Mandat wurde bis zum 28. Februar 2027

verlängert. Die Operation kann Risiken verringern und Lageinformationen bereitstellen, sie kann einen sicheren Transit einzelner Schiffe jedoch nicht garantieren.

Quelle: [Rat der EU - Verlängerung EUNAVFOR ASPIDES](#)

5. Eigene Lieferketten prüfen: Risiken und betrieblicher Handlungsbedarf

Nicht jedes Unternehmen ist in gleicher Weise von den Entwicklungen im Nahen und Mittleren Osten betroffen. Entscheidend sind die tatsächlichen Beschaffungs-, Absatz- und Transportwege. Unternehmen sollten daher zunächst ihre eigene Lieferkette auf mögliche Abhängigkeiten überprüfen. Dabei sind neben direkten Geschäftsbeziehungen zur Region auch vorgelagerte Lieferanten, Produktionsstandorte in Asien, eingesetzte Häfen und Seewege sowie Abhängigkeiten von einzelnen Materialien oder Logistikpartnern zu berücksichtigen.

Eine solche Prüfung soll keine pauschale Bevorratung oder kurzfristige Umstellung sämtlicher Lieferbeziehungen auslösen. Sie dient vielmehr dazu, besonders kritische Lieferungen frühzeitig zu erkennen, Alternativen zu bewerten und bei Bedarf gemeinsam mit Lieferanten, Kunden, Speditionen, Versicherern und Finanzierungspartnern Vorsorgemaßnahmen zu treffen.

Die folgende Übersicht fasst die wichtigsten betrieblichen Risikofelder zusammen:

Branche / Bereich	Import- und Beschaffungsrisiken	Export- und operative Risiken
Energie, Chemie und Kunststoffe	Preisvolatilität bei Öl, Gas und petrochemischen Vorprodukten; höhere Energie- und Transportkosten.	Erschwerte Kalkulation, möglicher Margendruck und eingeschränkte Transportmöglichkeiten.
Maschinenbau, Metallverarbeitung und Fahrzeugzulieferung	Verspätete Komponenten, Elektronik, Metall- und Kunststoffteile aus Asien.	Projektverzögerungen, verspätete Auslieferung und Montage sowie höhere Finanzierungskosten.
Handel, Textilien, Möbel und Konsumgüter	Längere Containerlaufzeiten, saisonale Engpässe und höhere Frachtraten.	Lieferterminrisiken, geringere Warenverfügbarkeit und Margendruck.
Lebensmittel- und Agrarwirtschaft	Höhere Kosten für Energie, Verpackungen, Düngemittel, Futtermittel und Zutaten.	Risiken für Kühlketten, Haltbarkeit und saisonale Lieferfenster.
Pharma und Medizintechnik	Zeit- und temperaturempfindliche Transporte sowie eingeschränkte Verbindungen.	Exportkontrolle, Zahlungswege, Genehmigungen und Liefertermine.
Logistik, Spedition und Versicherung	Knappe Kapazitäten, wechselnde Routen und War-Risk-Zuschläge.	Haftungs-, Informations- und Terminrisiken gegenüber Auftraggebern.

Branche / Bereich	Import- und Beschaffungsrisiken	Export- und operative Risiken
Bauwirtschaft und Handwerk	Höhere Preise oder Verzögerungen bei Metallen, technischen Komponenten und Ausbauprodukten.	Erschwerte Termin- und Festpreiskalkulation.

Was Unternehmen jetzt prüfen sollten

- 1. Tatsächliche Transportwege feststellen:** Bei Lieferanten, Speditionen und Reedereien sollte geklärt werden, ob laufende oder geplante Sendungen durch die Straße von Hormus, Bab al-Mandab, das Rote Meer oder den Suezkanal geführt werden. Die Angabe eines asiatischen Lieferlandes allein lässt noch keinen sicheren Rückschluss auf die Route zu.
- 2. Kritische Materialien priorisieren:** Für produktions- oder umsatzkritische Waren sollten verfügbare Bestände, durchschnittliche Verbräuche, Wiederbeschaffungszeiten und alternative Lieferanten ermittelt werden. Eine pauschale Erhöhung sämtlicher Lagerbestände ist meist weniger sinnvoll als eine gezielte Absicherung besonders kritischer Komponenten.
- 3. Verbindliche Logistikinformationen einholen:** Zu klären sind die aktuell vorgesehene Route, der bestätigte Abfahrtstermin, die erwartete Ankunft, mögliche Zwischenhäfen sowie zusätzliche Fracht-, Sicherheits- und Versicherungszuschläge. Unverbindliche Regellaufzeiten aus früheren Angeboten können derzeit nur eingeschränkt aussagekräftig sein.
- 4. Verträge und Versicherungen überprüfen:** Relevante Punkte sind insbesondere Liefertermine, Incoterms, Gefahrübergang, höhere Gewalt, Preisgleitklauseln, Rücktrittsrechte, Vertragsstrafen sowie Transport- und Kriegsrisikodeckungen. Änderungen einer Route können auch Auswirkungen darauf haben, welche Partei zusätzliche Kosten oder Risiken trägt. Bei Bedarf sollte rechtliche beziehungsweise versicherungsfachliche Beratung eingeholt werden.
- 5. Sanktions- und Exportkontrollprüfung aktualisieren:** Bei Geschäften mit Iran und anderen sensiblen Zielmärkten sind Geschäftspartner, Banken, Waren, Endverwendung und Transportbeteiligte zu prüfen. Bereits bestehende Prüfungen sollten aktualisiert werden, wenn sich Beteiligte, Banken, Häfen oder Routen ändern.
- 6. Liquiditätsszenarien erstellen:** Sinnvoll sind Szenarien beispielsweise für zwei, vier und acht Wochen zusätzliche Lieferzeit. Dabei sollten höhere Frachtkosten, länger gebundenes Umlaufvermögen, zusätzliche Lagerbestände und mögliche Erlösverschiebungen berücksichtigt werden.

7. Kunden und Lieferanten frühzeitig informieren: Erkennbare Termin- oder Kostenrisiken sollten möglichst früh und nachvollziehbar kommuniziert werden. Eine dokumentierte Abstimmung kann helfen, Ersatzlösungen zu entwickeln und spätere Streitigkeiten über Liefertermine oder Zusatzkosten zu vermeiden.

Handlungsimpuls: Unternehmen sollten nicht erst bei einer konkreten Lieferunterbrechung reagieren. Bereits jetzt kann eine gezielte Prüfung kritischer Lieferwege, Vorprodukte und Vertragspartner helfen, mögliche Risiken frühzeitig zu erkennen und angemessen vorzubereiten.

6. Unterstützungsangebote für betroffene Unternehmen

Die nachfolgend genannten Angebote sind allgemeine Finanzierungs-, Absicherungs- und Beratungsinstrumente. Ob und in welchem Umfang sie für ein betroffenes Unternehmen nutzbar sind, muss anhand des jeweiligen Vorhabens und der Förderbedingungen geprüft werden.

Finanzierungs- und Liquiditätshilfen

KfW und NRW.BANK bieten Förderkredite für Investitionen und Betriebsmittel beziehungsweise zur Liquiditätssicherung an. Solche Finanzierungen können beispielsweise relevant sein, wenn höhere Beschaffungskosten, zusätzliche Lagerbestände oder verzögerte Zahlungseingänge den Finanzierungsbedarf erhöhen. Förderkredite werden grundsätzlich vor Beginn des zu finanzierenden Vorhabens und in der Regel über die Hausbank beantragt.

Weitere Informationen: [KfW - Unternehmen](#) / [NRW.BANK - Unternehmen](#) / [NRW.BANK - Liquiditätssicherung](#)

Bürgschaften

Fehlen ausreichende Kreditsicherheiten, kann eine Bürgschaft der Bürgschaftsbank Nordrhein-Westfalen den Zugang zu einer Finanzierung erleichtern. Im Regelfall stellt die Hausbank den Bürgschaftsantrag. Für bestimmte Konstellationen bestehen auch direkte Anfragemöglichkeiten.

Weitere Informationen: [Bürgschaftsbank Nordrhein-Westfalen](#)

Absicherung internationaler Geschäfte

Exportkreditgarantien des Bundes, die sogenannten Hermesdeckungen, können deutsche Exportgeschäfte und deren Finanzierung gegen bestimmte politische und wirtschaftliche Risiken absichern. Ob eine Deckung möglich ist, hängt unter anderem vom Zielland, vom Geschäft, von den Zahlungsbedingungen und von der geltenden Sanktionslage ab.

Weitere Informationen: [Exportkreditgarantien des Bundes](#)

Beratung zu Auslandsmärkten, Sanktionen und Lieferketten

Germany Trade & Invest stellt Informationen zu Wirtschaftslage, Zoll, Recht, Exportkontrolle und Branchen in internationalen Märkten bereit. Die Industrie- und Handelskammern beraten

unter anderem zu Außenwirtschaftsrecht, Sanktionen, Zollfragen und internationalen Lieferketten. Für Iran-Geschäfte ist zusätzlich das Informationsangebot des BAFA zu beachten.

Weitere Informationen: [GTAI](#) / [GTAI - Iran](#) / [IHK](#) / [BAFA - Iran](#)

Unterstützung bei der Diversifizierung von Lieferketten

Das Enterprise Europe Network unterstützt Unternehmen bei der Suche nach internationalen Geschäfts-, Technologie- und Kooperationspartnern. Dazu gehört eine europäische Datenbank mit Angeboten und Gesuchen von Unternehmen und Forschungseinrichtungen.

Weitere Informationen: [Enterprise Europe Network](#)

Förderprogramme zur Stärkung der Resilienz

Förderprogramme von Bund, Ländern und Europäischer Union können Investitionen in Digitalisierung, Energie- und Ressourceneffizienz, Innovation, Kreislaufwirtschaft oder die Anpassung betrieblicher Prozesse unterstützen. Die Förderdatenbank des Bundes bietet eine aktuelle, nach Fördergebiet und Vorhaben filterbare Übersicht.

Weitere Informationen: [Förderdatenbank des Bundes](#)

Für eine erste Orientierung zu Finanzierung und Förderung können sich Unternehmen an die wfc wenden:

Thomas Brühmann

Telefon: 02594 78240-22

E-Mail: thomas.bruehmann@wfc-kreis-coesfeld.de

7. Weiterführende Fach- und Rechtsinformationen

Energie und maritime Nadelöhre

- **International Energy Agency - Straße von Hormus**
<https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- **IEA - Middle East Maritime Chokepoints Shipping Monitor**
<https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/middle-east-maritime-chokepoints-shipping-monitor>
- **U.S. Energy Information Administration - World Oil Transit Chokepoints**
https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/

Schifffahrt, Rotes Meer und Suezkanal

- **United Kingdom Maritime Trade Operations - UKMTO**
<https://www.ukmto.org/>
- **UKMTO - aktuelle maritime Vorfälle**
<https://www.ukmto.org/recent-incidents>
- **International Maritime Organization - Red Sea**
<https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/red-sea.aspx>

- **EUNAVFOR ASPIDES**
https://www.eeas.europa.eu/eunavfor-aspides_en
- **Suez Canal Authority - Navigation Circulars**
<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Pages/default.aspx>
- **IMF PortWatch**
<https://portwatch.imf.org/>

Internationaler Handel und Lieferketten

- **UN Trade and Development - Transport and Trade Logistics**
<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics>
- **UN Trade and Development - Review of Maritime Transport**
<https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>
- **World Trade Organization**
<https://www.wto.org/>

Iran-Handel und Sanktionen

- **Statistisches Bundesamt - deutscher Handel mit Iran 2025**
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/04/PD26_139_51.html
- **Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle - Iran**
https://www.bafa.de/DE/Aussenwirtschaft/Ausfuhrkontrolle/Embargos/Iran/iran_node.html
- **EU Sanctions Map**
<https://www.sanctionsmap.eu/>

8. Krisenmonitor Lieferketten - kompakte Beobachtungsquellen

Unternehmen können zur laufenden Lagebeobachtung insbesondere folgende Informationsquellen nutzen:

Quelle	Was Unternehmen dort beobachten können	Empfohlener Rhythmus
UKMTO / JMIC – https://www.ukmto.org/	Angriffe, Warnungen, regionale Risikoeinstufungen und Hinweise für die Handelsschifffahrt	bei laufenden Seetransporten täglich
Suez Canal Authority – https://www.suezcanal.gov.eg/	Betrieb des Suezkanals, Navigationshinweise und Rundschreiben	bei Nutzung der Suezroute regelmäßig
EUNAVFOR ASPIDES – https://www.eeas.europa.eu/eunavfor-aspides_en	Sicherheitslage und Schutz der Schifffahrt im Roten Meer und angrenzenden Gewässern	bei Lageänderungen

Quelle	Was Unternehmen dort beobachten können	Empfohlener Rhythmus
IEA – https://www.iea.org/	Öl- und Gasmärkte, Versorgungslage und Auswirkungen der Hormus-Störung	wöchentlich beziehungsweise bei Sondermeldungen
EIA – https://www.eia.gov/	Daten zu Energieflüssen durch Hormus, Bab al-Mandab und Suez	monatlich beziehungsweise bei Marktveränderungen
UN Trade and Development – https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics	Frachtraten, Umleitungen und Auswirkungen auf den Welthandel	regelmäßig für die strategische Planung
BAFA und EU Sanctions Map – https://www.bafa.de/ und https://www.sanctionsmap.eu/	Embargos, Genehmigungspflichten und gelistete Personen oder Unternehmen	vor jedem sensiblen Geschäft und bei Vertragsänderungen
Reuters – Middle East – https://www.reuters.com/world/middle-east/	aktuelle politische, sicherheitspolitische und wirtschaftliche Entwicklungen	täglich
BBC News – Middle East – https://www.bbc.com/news/world/middle-east	ergänzende regionale Berichterstattung	täglich beziehungsweise bei Eskalationen

Unternehmen sollten ihre Entscheidungen nicht allein auf allgemeine Meldungen über eine mögliche "Schließung" von Seewegen stützen. Maßgeblich sind die aktuelle Route der eigenen Sendung, die Risikoeinstufung der Reederei und des Versicherers, vertragliche Regelungen sowie die konkrete Herkunft der Waren und Vorprodukte.

Hinweis: Diese Information dient der allgemeinen wirtschaftlichen Orientierung. Sie ersetzt keine Rechts-, Versicherungs-, Finanzierungs- oder Exportkontrollberatung im Einzelfall.