Deutscher Bundestag **Drucksache 21/8039**

21. Wahlperiode 16.09.2026

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Tobias Teich, Stefan Keuter, Dr. Malte Kaufmann, Udo Theodor Hemmelgarn, Jürgen Koegel, Dr. Alexander Gauland, Heinrich Koch und der Fraktion der AfD

Auswirkungen der Einschränkungen des Schiffsverkehrs durch die Straße von Hormus auf die deutsche Energieversorgung und Wirtschaft

Die Straße von Hormus gehört zu den für die weltweite Energieversorgung bedeutendsten Seewegen. Vor Beginn des gegenwärtigen Konflikts wurden über diese Route rund 20 Prozent der weltweiten Öl- und Flüssigerdgastransporte abgewickelt. Die seit Monaten erheblich eingeschränkte Schifffahrt wirkt sich insbesondere auf Energie- und Rohstofftransporte aus den Golfstaaten aus (www.reuters.com/world/china/iran-oman-discuss-temporary-hormuz-corridor-impasse-with-us-drags-2026-08-25/; vgl. Reuters, 26. August 2026, „As war strands Qatari gas for 6 months, US sales rise and European stocks plummet“, www.reuters.com/business/energy/war-strands-qatari-gas-6-months-us-sales-rise-european-stocks-plummet-2026-08-26/).

Die Bundesregierung erklärte am 15. Juni 2026 anlässlich des zwischen den Vereinigten Staaten und dem Iran vereinbarten Rahmenabkommens, die Straße von Hormus müsse dauerhaft und uneingeschränkt für die freie Schifffahrt geöffnet werden. Zugleich verband sie die Umsetzung des Abkommens ausdrücklich mit einer möglichen Erholung der Weltwirtschaft und einer Stabilisierung der Region (www.bundesregierung.de/breg-de/suche/statement-von-bundeskanzler-friedrich-merz-zur-vereinbarung-zwischen-den-vereinigten-staaten-und-iran-2440458).

Ende August 2026 lag der Schiffsverkehr durch die Straße von Hormus weiterhin deutlich unter dem Niveau der vorausgegangenen Tage. Nach vorläufigen Daten des Analyseunternehmens Kpler passierten am 25. August 2026 lediglich fünf Warenschiffe die Meerenge, während der Durchschnitt der vorausgegangenen zehn Tage bei 15 Schiffen lag. Besonders betroffen ist die Versorgung mit Flüssigerdgas (LNG) aus Katar. Nach Berechnungen von „Reuters“ gingen die katarischen LNG-Ausfuhren in den ersten sechs Monaten des Konflikts um rund 96 Prozent zurück; zugleich stiegen die LNG-Ausfuhren der Vereinigten Staaten nach Europa (www.reuters.com/business/energy/gulf-ship-traffic-via-strait-hormuz-hovers-below-10-day-average-data-shows-2026-08-26/; www.reuters.com/business/energy/war-strands-qatari-gas-6-months-us-sales-rise-european-stocks-plummet-2026-08-26/; vgl. Reuters, 26. August 2026, Berichterstattung zum Schiffsverkehr in der Straße von Hormus sowie zur LNG-Versorgung; Reuters, 24. August 2026, Berichterstattung zu erhöhten Transportkosten und alternativen Exportrouten).

Vor diesem Hintergrund besteht aus Sicht der Fragesteller ein erhebliches parlamentarisches Informationsinteresse daran, welche unmittelbaren und mittelbaren Folgen die Einschränkungen der Straße von Hormus für die Energiepreise,

Importe, Transport- und Versicherungskosten, die Befüllung der deutschen Gasspeicher vor dem Winter 2026/2027 sowie für energieintensive und exportorientierte Unternehmen in Deutschland haben und welche Vorsorgemaßnahmen die Bundesregierung für eine längerfristige Einschränkung oder erneute vollständige Schließung der Meerenge gegebenenfalls getroffen hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen der seit Beginn des Konflikts bestehenden Einschränkungen des Schiffsverkehrs durch die Straße von Hormus hat die Bundesregierung bislang auf die Preise für

   a) Rohöl,

   b) Mineralölprodukte,

   c) Erdgas und

   d) Flüssigerdgas

   in Deutschland festgestellt (bitte, soweit möglich, die Preisentwicklung seit Beginn des Konflikts darstellen)?

2. Welche Mengen an Rohöl, Mineralölprodukten, LNG und petrochemischen Grundstoffen, die unmittelbar oder mittelbar für den deutschen Markt bestimmt waren, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2025 über die Straße von Hormus transportiert (bitte nach Produkt, Herkunftsstaat und Menge aufschlüsseln)?

3. Wie haben sich die in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 genannten Mengen seit Beginn des Konflikts nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Monat, Produkt und Herkunftsstaat aufschlüsseln)?

4. In welchem Umfang sind insbesondere LNG-Lieferungen aus Katar für Deutschland bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung für europäische LNG-Terminals, aus denen Deutschland versorgt wird, seit Beginn des Konflikts ausgefallen, verschoben oder verzögert worden (bitte nach Monat und Menge aufschlüsseln)?

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der

   a) Frachtraten,

   b) Versicherungsprämien,

   c) Kriegsrisikozuschläge und

   d) sonstigen Transportkosten

   für Öl-, Gas- und Warentransporte aus der Golfregion seit Beginn des Konflikts?

6. Welche zusätzlichen Kosten sind durch den Konflikt nach Kenntnis oder Schätzung der Bundesregierung bislang für deutsche Importeure und Unternehmen entstanden, und auf welcher Datengrundlage beruht diese Kenntnis oder Schätzung?

7. Welche Auswirkungen haben die Einschränkungen des Schiffsverkehrs durch die Straße von Hormus nach Einschätzung der Bundesregierung auf den gegenwärtigen Stand sowie auf die geplante weitere Befüllung der deutschen Gasspeicher vor dem Winter 2026/2027?

8. Hat die Bundesregierung ihre Annahmen, Szenarien oder Planungen zur Befüllung der deutschen Gasspeicher für den Winter 2026/2027 seit Beginn des Konflikts geändert, wenn ja, in welcher Weise, und mit welchen Zielwerten?
9. Welche zusätzlichen LNG- oder Erdgaslieferungen wurden seit Beginn des Konflikts nach Kenntnis der Bundesregierung gegebenenfalls insbesondere aus
   a) den Vereinigten Staaten,
   b) Norwegen,
   c) Algerien,
   d) Nigeria und
   e) anderen Lieferstaaten

   zur Kompensation ausgefallener bzw. gefährdeter Lieferungen aus der Golfregion beschafft (bitte nach Herkunftsstaat, Menge und Monat aufschlüsseln)?
10. Wie hoch sind nach Kenntnis oder Berechnung der Bundesregierung die Mehrkosten der in der Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 genannten Ersatzbeschaffungen gegenüber den ursprünglich vorgesehenen Lieferungen?
11. Welche Branchen der deutschen Wirtschaft sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang besonders von gestiegenen Energie-, Rohstoff-, Fracht- oder Versicherungskosten infolge der Lage an der Straße von Hormus betroffen, und welche konkreten Belastungen sind der Bundesregierung hierzu bekannt?
12. Welche Auswirkungen auf die Produktion, Wettbewerbsfähigkeit, Exporte oder Beschäftigung erwartet die Bundesregierung insbesondere für
   a) die chemische Industrie,
   b) die Grundstoffindustrie,
   c) die Automobilindustrie,
   d) die Logistik- und Transportwirtschaft, und
   e) energieintensive mittelständische Unternehmen?
13. Welche Szenarien liegen der Bundesregierung für den Fall zugrunde, dass die Einschränkungen des Schiffsverkehrs durch die Straße von Hormus
   a) weitere drei Monate,
   b) bis Ende des Jahres 2026 und
   c) über den Winter 2026/2027 hinaus

   fortbestehen?
14. Welche Auswirkungen hätte nach den Szenarien oder Einschätzungen der Bundesregierung eine erneute vollständige Schließung der Straße von Hormus auf die Energiepreise, Versorgungssicherheit, Importmengen und Gasspeicherstände in Deutschland?

15. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Beginn des Konflikts gegebenenfalls ergriffen bzw. vorbereitet, um die deutsche Energieversorgung und die deutsche Wirtschaft gegen eine längerfristige Einschränkung oder erneute vollständige Schließung der Straße von Hormus abzusichern (bitte nach Maßnahme, zuständigem Ressort und Umsetzungsstand aufschlüsseln)?

Berlin, den 15. September 2026

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333