

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Teich, Stefan Keuter, Dr. Malte Kaufmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 21/8039 –**

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

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

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 Flüssigerdgas Transporte 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/](http://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/](http://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-staat-und-iran-2440458](http://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/statement-von-bundeskanzler-friedrich-merz-zur-vereinbarung-zwischen-den-vereinigten-staat-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/](http://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/](http://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 Hor-

mus 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.

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)?

Seit Beginn des Konflikts sind die Preise für die genannten Energieträger deutlich gestiegen. Dabei fallen die Preissteigerungen für Diesel und Kerosin (z. T. +100 Prozent) deutlicher aus als für Rohöl (+50 Prozent) und für Gas/Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas oder LNG; z. T. +162 Prozent). Neben der Entwicklung im Persischen Golf werden die Preise von weiteren geopolitischen Entwicklungen beeinflusst. Detaillierte Information zur Preisentwicklung sind öffentlich zugänglich, z. B. über:

<https://tradingeconomics.com/commodities>

<https://de.tradingview.com/symbols/GASOIL/?timeframe=12M> (Diesel)

[www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/](http://www.iata.org/en/publications/economics/fuel-monitor/)

[www.tanke-guenstig.de/Benzinpreise](http://www.tanke-guenstig.de/Benzinpreise)

[www.fastenergy.de/heizoelpreise.htm](http://www.fastenergy.de/heizoelpreise.htm)

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)?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden im Jahr 2025 keine Mengen an LNG, die für den deutschen Markt bestimmt waren, durch die Straße von Hormus transportiert. Selbiges gilt für das Jahr 2026.

Im Jahr 2025 wurden nach Daten des Statistischen Bundesamtes 4,6 Millionen Tonnen Rohöl aus den Golfstaaten bezogen (von 84,7 Millionen Tonnen an

Rohölimporten insgesamt, siehe [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26\\_N016\\_51.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2026/03/PD26_N016_51.html)).

Zu den Transportrouten dieser Mengen liegen der Bundesregierung keine konkreten Informationen vor. Es ist wahrscheinlich, dass die Mengen aus dem Irak und den Vereinigten Arabischen Emiraten über die Straße von Hormus transportiert wurden, während die Mengen aus Saudi-Arabien vermutlich größtenteils über die Ost-West-Pipeline und das Rote Meer geliefert wurden.

Zu den Kraftstoffimporten aus der Region liegen der Bundesregierung keine Daten vor, da die Importe größtenteils über den ARA-Raum (Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam) abgewickelt werden.

Importe nach Deutschland in Tonnen im Jahr 2026:

|               |                                                 | Januar   | Februar  | März      | April     | Mai      | Juni   | Juli    |
|---------------|-------------------------------------------------|----------|----------|-----------|-----------|----------|--------|---------|
| Bahrain       | Andere Schmieröle                               | 1 939,9  | 1 562,2  | 1 521     | 1 229,1   | 1 113,9  | 864,9  | 500,4   |
| Katar         | Mittelschwere Öle, a. n. g.                     | 33,6     | -        | 323,8     | 584,8     | 360,5    | 661,1  | 381,8   |
| Katar         | Gasöle, Schwefelgehalt < 0,001 GHT              | 1 867    | 1 590,7  | 1 462,2   | 2 671,7   | 2 402,2  | 227,6  | 74,9    |
| Katar         | Andere Schmieröle                               | 10 976,8 | 29 809,8 | 49 121,6  | 0         | 22,9     | 0      | 28,1    |
| Kuwait        | Gasöle, Schwefelgehalt < 0,001 GHT              | -        | -        | 136.776   | -         | -        | -      | -       |
| Saudi-Arabien | Erdöl und Öl aus bituminösen Mineralien, roh    | -        | 78 027,8 | 296 084,6 | 167 011,3 | 74 393,3 | 28,7   | -       |
| Saudi-Arabien | Testbenzin (white spirit)                       | -        | -        | 0         | -         | -        | -      | -       |
| Saudi-Arabien | Spezialbenzine, a. n. g.                        | 0        | -        | -         | -         | 0        | 0      | -       |
| Saudi-Arabien | Leuchtöl (Kerosin)                              | -        | -        | -         | -         | -        | -      | 0       |
| Saudi-Arabien | Gasöle, Schwefelgehalt < 0,001 GHT              | -        | -        | -         | 27 239,6  | -        | 77 336 | -       |
| Saudi-Arabien | Schmieröle, Motorenöl, Kompressoröl, Turbinenöl | -        | 0,1      | 0,1       | -         | 0,7      | 0      | -       |
| Saudi-Arabien | Andere Schmieröle                               | 119,6    | 47,8     | 0         | -         | 47,8     | 27,5   | -       |
| VAE           | Gasöle, Schwefelgehalt < 0,001 GHT              | 0,3      | -        | 11 254    | -         | 0,4      | -      | -       |
| VAE           | Schmieröle, Motorenöl, Kompressoröl, Turbinenöl | 0        | 0        | 0         | -         | 0        | -      | 0       |
| VAE           | Schmieröle, Hydrauliköle                        | 0        | 0        | -         | -         | -        | -      | -       |
| VAE           | Schmieröle, Getriebeöle                         | 0,9      | 0        | 0         | -         | -        | 0      | 0       |
| VAE           | Andere Schmieröle                               | 1 504,4  | 898,8    | 2 687,9   | 2 428,6   | 1 410,3  | 102,2  | 1 933,5 |

Quelle: Statistisches Bundesamt

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

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)?

Deutschland erhält keine direkten LNG-Lieferungen aus Katar, daher gab es auch keine direkten Ausfälle. Der Anteil der LNG-Versorgung von Europa durch katarisches LNG betrug 2025 etwa 7 Prozent. In welchem Umfang ausgebliebene LNG-Lieferungen aus Katar an andere europäische Terminals zur Versorgung Deutschlands bestimmt waren, kann nicht nachvollzogen werden.

5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Entwicklung der
  - a) Frachtraten,
  - b) Versicherungsprämien,
  - c) Kriegsrisikozuschläge und
  - d) sonstigen Transportkostenfür Öl-, Gas- und Warentransporte aus der Golfregion seit Beginn des Konflikts?

Die Bundesregierung beobachtet die geopolitischen Entwicklungen in der Golfregion sowie deren Auswirkungen auf die globalen Handelswege und Logistikketten kontinuierlich. Spezifische marktwirtschaftliche Parameter wie Frachtraten, Versicherungsprämien, Kriegsrisikozuschläge und sonstige Transportkosten unterliegen den freien Markt- und Preisbildungsmechanismen der privaten Akteure der Schifffahrts- und Logistikbranche. Betriebswirtschaftlichen Einzeldaten werden durch die Bundesregierung nicht erhoben. Angaben zu einzelnen Kostenkomponenten privatrechtlicher Transportverträge liegen der Bundesregierung daher nicht vor.

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?

Da die Bundesregierung keine Daten zur Kostenstruktur der deutschen Importeure und Unternehmen erhebt, liegen der Bundesregierung über zusätzliche Kosten keine konkreten Erkenntnisse vor.

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?

Es gibt keine direkten Auswirkungen der Schließung der Straße von Hormus auf die Befüllung der Gasspeicher, da die Lieferung von Erdgas aus der Region nach Europa gering ist. Durch die angespannte Marktlage – Verknappung des Angebots – hat die geopolitische Lage aber Auswirkungen auf die Preisstruktur (niedriger Sommer-/Winter-Spread) auf dem internationalen Gasmarkt, sodass dadurch auch die Einspeicherung beeinflusst wird.

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?

Die Befüllung der Speicher ist eine Aufgabe der Gasversorger. Die Bundesregierung bewertet jeweils den Füllstand dahingehend, ob die Versorgungssicherheit weiter gewährleistet ist. Die Bundesregierung berücksichtigt dabei auch die gesetzlichen Vorgaben.

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 Lieferstaatenzur 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?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidungen über Gasimporte treffen die Unternehmen eigenständig.

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?

Konkrete, isolierte Schadenssummen oder detaillierte Kostenbelastungen auf Ebene einzelner Branchen und Unternehmen liegen der Bundesregierung nicht vor, da individuelle Betriebsstrukturen, Absicherungsgeschäfte sowie vertragliche Vereinbarungen Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Unternehmen sind. Preisschwankungen auf den Weltmärkten für Rohöl, Erdgas, Metalle und chemische Vorprodukte wirken sich grundsätzlich vor allem auf energieintensive Industriezweige sowie rohstoffverarbeitende Sektoren aus. Insbesondere im Transport-, Schifffahrts- und Logistiksektor führen höhere Treibstoffpreise, verlängerte Transportwege sowie geänderte Versicherungsprämien – etwa für Kriegsrisikoabdeckungen – zu Mehrbelastungen, die mittelbar auch das verarbeitende Gewerbe und weitere internationale Lieferketten betreffen können.

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?

Die Entwicklung der Produktion, der Wettbewerbsfähigkeit, der Exporte sowie der Beschäftigung in den einzelnen Wirtschaftsbereichen hängt von einer Vielzahl dynamischer makroökonomischer und globaler Einflussfaktoren ab. Quantifizierte oder branchenspezifische Sonderprojektionen zu den genannten Teilspektren liegen der Bundesregierung für die chemische Industrie, die Grundstoffindustrie, die Automobilindustrie, die Logistik- und Transportwirtschaft sowie energieintensive mittelständische Unternehmen nicht vor.

Grundsätzlich lässt sich beobachten, dass sich Preisentwicklungen auf den internationalen Energie- und Rohstoffmärkten sowie Veränderungen in den weltweiten Lieferketten je nach Kostenstruktur, Wertschöpfungstiefe und internationaler Ausrichtung unterschiedlich auf die betroffenen Sektoren auswirken können. Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes, der Grundstoff- und Chemieproduktion sowie des Mittelstandes begegnen diesen Herausforderungen mit individuellen Anpassungsstrategien, Diversifizierung und Effizienzmaßnahmen.

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?

Das BMWF hat im Rahmen der Frühjahrsprojektion vom 22. April Simulationen zu möglichen Entwicklungen der Energiepreise infolge des Konflikts im Nahen Osten und deren Auswirkungen veröffentlicht (siehe [www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Infografiken/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2026/05/02-download-fruehjahrsprojektion-der-bundesregierung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Infografiken/Schlaglichter-der-Wirtschaftspolitik/2026/05/02-download-fruehjahrsprojektion-der-bundesregierung.pdf?__blob=publicationFile&v=1), S. 13 f.).

Darüber hinaus haben mehrere Wirtschaftsforschungsinstitute, der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die Bundesbank, die Europäische Zentralbank wie auch internationale Organisationen (OECD, IWF) in den vergangenen Monaten zahlreiche Simulationen zu verschiedenen Szenarien veröffentlicht.

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?

Die Bundesregierung beantwortet grundsätzlich keine hypothetischen Fragen.

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)?

Die Bundesregierung beobachtet die Lage im Bereich der Straße von Hormus kontinuierlich und analysiert die Auswirkungen auf die globale Energieversorgung und die deutsche Wirtschaft engmaschig.

Grundsätzlich obliegt die Festlegung, Vorbereitung und Durchführung konkreter Schutz- und Vorsorgemaßnahmen den jeweils federführenden Bundesressorts im Rahmen ihrer Verfassungs- und Fachzuständigkeit (Ressortprinzip, Artikel 65 Satz 2 GG). Sämtliche Instrumente zur Absicherung der Versorgungssicherheit und der wirtschaftlichen Resilienz werden fortlaufend angewendet, überprüft und an aktuelle geopolitische Lageentwicklungen angepasst.

Zur Minimierung von Transit- und Engpassrisiken hat die Bundesregierung unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie die Bezugsquellen für Erdgas, LNG und Rohöl diversifiziert: Die LNG-Infrastruktur wird und wurde ausgebaut, während der zügige Ausbau der erneuerbaren Energien die strukturelle Abhängigkeit von fossilen Importen fortlaufend reduziert. Die nationalen Erdölreserven im Rahmen des Erdölbevorratungsgesetzes werden kontinuierlich vorgehalten und werden in internationaler Abstimmung bei Bedarf freigegeben.

Das Auswärtige Amt, das Bundesministerium der Verteidigung, das Bundesministerium des Innern und das Bundesministerium für Verkehr engagieren sich fortlaufend auf bilateraler, EU-, G7- und IMO-Ebene für die Freiheit der Schifffahrt, den Schutz kritischer Seewege sowie die diplomatische Deeskalation in der Region.

Die Bundesregierung steht außerdem im fortlaufenden Austausch mit den deutschen Wirtschaftsverbänden und überwacht die Entwicklung globaler Frachtrouten und Rohstoffmärkte, um logistischen Störungen frühzeitig entgegenzuwirken.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*