

Die Krise in der Straße von Hormus zeigt, dass die Welt immer noch auf fossilen Brennstoffen basiert.

geschrieben von Andreas Demmig | 29. März 2026

WUWT, Gastautor, Aus Tilaks Substack,

Die Straße von Hormus ist an ihrer schmalsten Stelle kaum 34 Kilometer breit. Doch dieser schmale Seeweg birgt eines der größten wirtschaftlichen Risiken der Welt. Wenn die Spannungen im Persischen Golf eskalieren, sind die Auswirkungen weit über den Nahen Osten hinaus spürbar. Sie sind in Mumbai, Tokio, Seoul, Bangkok und Manila zu spüren – und letztendlich in der gesamten Weltwirtschaft.

Der Grund ist einfach. Rund ein Fünftel des weltweiten Ölverbrauchs und ein ähnlicher Anteil des globalen LNG-Handels passieren die Straße von Hormuz, was sie zum kritischsten maritimen Energie-Engpass der Erde macht.

Marine traffic in the Strait of Hormuz since the Iran war began
byu/Gjore inwoahdude

Quelle dieses größer gezeigten Videos:

https://www.reddit.com/r/woahdude/comments/1rmkrj1/marine_traffic_in_the_straight_of_hormuz_since/?tl=de

Erklärung zum aktiven Video auf

<https://www.instagram.com/reel/DVgD59KiL7L/>

Dieses aktuelle Satellitenvideo zeigt den intensiven Schiffsverkehr in der Straße von Hormus, einer der wichtigsten Handelsrouten der Erde.

Die farbigen Punkte im Bild stellen reale Schiffe dar, die über globale maritime Tracking-Systeme und Satelliten erfasst werden. Sie zeigen Tanker, Frachtschiffe und andere Schiffe, die sich durch diese extrem wichtige Wasserstraße bewegen.

Die Straße von Hormus verbindet den Persischer Golf mit dem Golf von Oman und ist ein zentraler Korridor für den weltweiten Energiehandel.

Jeden Tag passieren hier etwa 20 Millionen Barrel Öl diese relativ schmale Passage. Dadurch wird ein großer Teil der globalen Energieversorgung durch

[Dieses Video wird auf unzähligen Medien verbreitet. Einzelnes copyright habe ich nicht gefunden. Bitte melden, wer etwas weiß. – danke, Demmig]

Die Folgen dieser Verwundbarkeit zeigen sich nun in Echtzeit. Da Konflikte und Störungen den Schiffsverkehr durch den Golf bedrohen, bemühen sich asiatische Regierungen fieberhaft darum, Treibstoff zu sparen, strategische Reserven freizugeben und alternative Lieferungen zu sichern.

Das Spektakel ist eine eindringliche Erinnerung an eine unbequeme Wahrheit. Trotz jahrzehntelanger politischer Rhetorik über eine bevorstehende Energiewende hin zu „Netto-Null bis 2050“ ist die moderne Weltwirtschaft weiterhin stark von Öl und Gas abhängig. Ein Großteil dieser Lieferungen fließt nach wie vor durch eine einzige schmale Meerenge zwischen Iran und Oman.

Täglich passieren rund 20 Millionen Barrel Öl die Straße von Hormus, was etwa einem Fünftel des weltweiten Verbrauchs an flüssigen Erdölprodukten entspricht. Etwa ein Drittel des globalen Seehandels mit Öl verläuft ebenfalls über diese Meerenge, was sie zum wichtigsten Öltransportknotenpunkt der Welt macht. Auch Flüssigerdgas (LNG) wird hier transportiert, wobei Katar nach den USA der zweitgrößte LNG-Exporteur der Welt ist. Rund 20 % des weltweiten LNG-Handels, hauptsächlich aus Katar, müssen Hormus passieren, bevor sie die energiehungrigen Märkte in Asien erreichen.

Der Schock vom 28. Februar

Nur wenige Stunden nach den koordinierten Angriffen der USA und Israels auf iranische Ziele am 28. Februar waren die Auswirkungen im gesamten Energiesystem spürbar. Der Tankerverkehr durch die Straße von Hormus brach dramatisch ein und ging unmittelbar danach um mehr als 90 % zurück. Die Schließung wurde zunächst nicht durch die Bedrohung iranischer Minen oder Raketenbatterien ausgelöst. Der unmittelbare Grund war vielmehr profaner: Große Versicherer wie Lloyd's entzogen den Tankern den Versicherungsschutz für den Verkehr durch die Straße von Hormus. Ohne Versicherungsschutz konnten die Tanker schlichtweg nicht auslaufen.

Kurz darauf folgten iranische Drohungen, in denen erklärt wurde, Schiffe mit Verbindungen zu amerikanischen oder israelischen Interessen könnten nach Belieben angegriffen werden. Die drohende Eskalation verschärfte die ohnehin angespannte geopolitische Lage und führte zu einer ausgewachsenen Energiekrise. Der iranische Militärsprecher Ebrahim Zolfaqari erklärte :

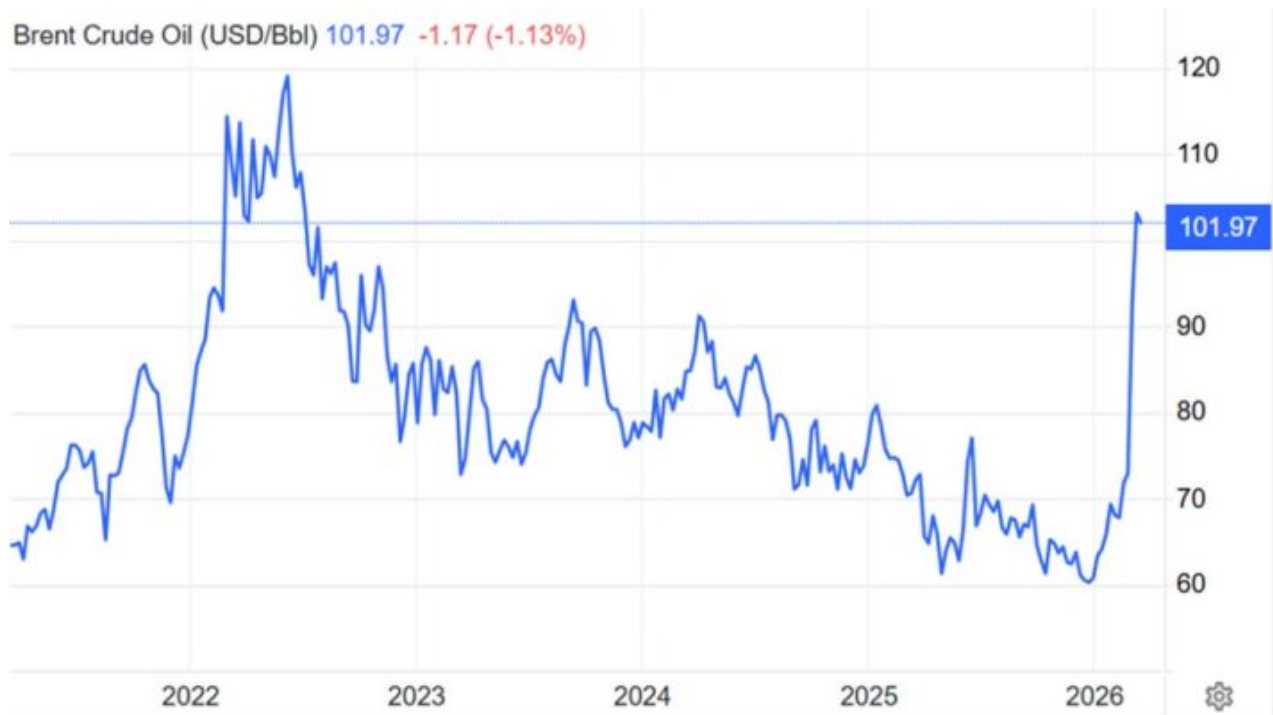
Wir werden nicht einen einzigen Liter Öl in die USA, zu den Zionisten und ihren Partnern gelangen lassen. Jedes Schiff oder jeder Tanker, der an sie adressiert ist, wird ein legitimes Ziel sein. ... Macht euch darauf gefasst, dass der Ölpreis bei 200 Dollar pro Barrel liegen wird, denn er hängt von der regionalen Sicherheit ab, die ihr destabilisiert habt.

- Laut ersten Einschätzungen der Internationalen Energieagentur stellt die Unterbrechung „eine der größten plötzlichen Unterbrechungen der Öl- und Gaslieferungen in der modernen Geschichte“ dar.
- Der *Economist* titelte seinen Hauptartikel in der Ausgabe vom 14. März: „Was auch immer in der Straße von Hormus geschieht, die Energiemärkte haben sich für immer verändert.“

Die Ölmärkte reagierten umgehend. Der Preis für Brent-Rohöl stieg innerhalb weniger Tage nach den Angriffen auf über 100 US-Dollar pro Barrel. Analysten warnten, dass die Preise 150 US-Dollar pro Barrel oder sogar mehr erreichen könnten, sollte die Straße auch nur einige Wochen lang geschlossen bleiben – ein Niveau, das historisch mit globalen Rezessionen in Verbindung gebracht wird.

Gordon Hughes, ehemaliger Professor für Politische Ökonomie an der Universität Edinburgh, bedauert die in den Mainstream-Medien ausgebrochene Ölpreishysterie. Journalisten mit wenig historischem Bezug reagieren übertrieben, sobald der Spotpreis für Brent-Rohöl 100 US-Dollar pro Barrel erreicht oder überschritten hat. In seiner profunden Analyse der historischen Brent-Rohölpreise stellt Dr. Hughes fest, dass der monatliche Durchschnittspreis (in konstanten US-Dollar von 2025) in den Jahren 2005 bis 2014 sowie 2018 und 2022 mindestens einmal jährlich die Marke von 100 US-Dollar (in Preisen von 2025) überschritten hat. Tatsächlich lag der durchschnittliche Monatspreis über den gesamten

Zeitraum von 2005 bis 2025 bei 101 US-Dollar (in Preisen von 2025).



Um das Ausmaß der Krise zu verstehen, muss man die Geografie des Energiehandels betrachten. Der Persische Golf beherbergt einige der weltweit größten und günstigsten Öl- und Gasreserven. Gleichzeitig liegen die am schnellsten wachsenden Energieverbraucher östlich von Suez, vom Arabischen Meer über den Indischen Ozean bis ins Südchinesische Meer und den Pazifik. Dadurch entsteht eine riesige Kohlenwasserstoffader, die den Golf mit den Industriezentren Asiens verbindet.

https://www.instagram.com/reel/DVgD59KiL7L/?utm_source=ig_web_copy_link

Die nachstehenden Tabellen zeigen das Ausmaß der starken Abhängigkeit Asiens von Öl- und Gasimporten über die Straße von Hormuz.

Country	% of oil imports via Hormuz	Country	% of gas imports via Hormuz
Japan	85–90%	Taiwan	35–45%
South Korea	65–75%	India	35–45%
Taiwan	60–70%	South Korea	25–35%
India	40–50%	Thailand	20–30%
China	30–35%	Singapore	20–30%
Thailand	30–40%	Japan	15–25%
Singapore	25–35%	China	15–25%
Indonesia	20–30%	Indonesia	0–10%

Anteil der Ölimporte (links) und der Anteil der Erdgasimporte (LNG) (rechts) die die Straße von Hormuz passieren (geschätzt). Quelle: verschiedene nationale und internationale Energiedatenquellen, zusammengetragen von ChatGPT.

Die Internationale Energieagentur schätzt , dass rund 90 % des durch die Straße von Hormus exportierten Öls für asiatische Märkte bestimmt sind. Japan, Südkorea, Taiwan, China und Indien sind stark von Energielieferungen aus der Golfregion abhängig. Allein Japan bezieht etwa 90 % seiner Rohölimporte aus dem Nahen Osten und ist damit besonders anfällig für Versorgungsengpässe in der Region. Südkoreas Abhängigkeit von 70 % ist beinahe ebenso auffällig. Auch China und Indien, die größten Energieverbraucher Asiens, sind – obwohl sie etwas diversifizierter sind als andere wichtige asiatische Volkswirtschaften – stark von Öl- und Gasimporten aus der Golfregion abhängig. Kurz gesagt:

Der Wohlstand der asiatischen Industrienationen bleibt eng mit den Energieflüssen durch die Straße von Hormus verknüpft.

Die faktische Schließung der Straße von Hormus hat zwei alternative Rohölpipelines – eine in Saudi-Arabien und eine in den Vereinigten Arabischen Emiraten – abrupt in den Fokus der Weltöffentlichkeit gerückt. Die erste ist Saudi-Arabiens Ost-West-Pipeline-Netzwerk mit einer geplanten Kapazität von sieben Millionen Barrel pro Tag, das Abqaiq an der östlichen Golfküste des Königreichs mit dem Hafen von Yanbu am Roten Meer verbindet. Die zweite, kleinere Pipeline ist die Abu Dhabi Crude Oil Pipeline der VAE nach Fujairah mit einer geschätzten Kapazität von 1,5 Millionen Barrel pro Tag. Energieanalysten zufolge könnten die beiden Pipelines zusammen dazu beitragen, die fast 20 Millionen Barrel pro Tag, die normalerweise durch die Straße von Hormus transportiert werden, teilweise zu kompensieren. Die Gefahr von Infrastrukturangriffen durch den Iran inmitten der sich ausweitenden Nahostkrise bleibt jedoch eine anhaltende Herausforderung.

Energiekrisen legen Prioritäten schonungslos offen. Bei Preissprüngen oder Versorgungsengpässen greifen Regierungen nicht auf Windkraftanlagen oder Solaranlagen zurück, sondern auf eingelagerte Kohlenwasserstoffe. In ganz Asien haben Regierungen bereits begonnen, Energiesparmaßnahmen zur Senkung des Energiebedarfs umzusetzen.

Thailand hat beispielsweise kürzlich seine Beamten angewiesen, nach Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten, Reisen einzuschränken und die Klimaanlage Temperaturen in Regierungsgebäuden im Rahmen einer Notfall-Energiesparkampagne auf mindestens 26–27°C einzustellen.

Indonesien hat versucht, seine Rohölkäufe aus den USA zu erhöhen, um mögliche Lieferengpässe aus dem Nahen Osten auszugleichen. Bangladesch, das stark von LNG-Importen aus Katar abhängig ist, bemüht sich angesichts steigender Preise um zusätzliche Lieferungen. Sri Lanka führte am Sonntag eine Treibstoffrationierung ein, um seine Vorräte zu schonen. Das Land führte außerdem eine Vier-Tage-Woche und eine Homeoffice-Pflicht ein, um die schwindenden Öl- und Gasreserven angesichts der durch den US-israelischen Krieg gegen den Iran verursachten Lieferengpässe zu schonen.

Solche Reaktionen unterstreichen eine einfache, aber politisch unbequeme Wahrheit: Kohlenwasserstoffe bleiben das Rückgrat moderner Energiesysteme. In Krisenzeiten verlassen sich Regierungen nicht auf fluktuierende erneuerbare Energien, sondern auf Öl und Gas.

Die Krise in der Düngemittel- und Kunststoffversorgung

Die Bedeutung der Straße von Hormus reicht weit über Öl und Gas hinaus. Das *Fertiliser Institute* schätzt, dass Exporteure, die direkt oder indirekt vom Konflikt betroffen sind, für 49 % der weltweiten Harnstoffexporte, 30 % der weltweiten Ammoniakexporte und die Hälfte des weltweiten Schwefelhandels verantwortlich sind. Ein scharfsinniger

Analyst bemerkt dazu : „Diese Kombination macht Hormus nicht nur zu einem Energieengpass, sondern zu einem der größten Nährstoffengpässe im globalen Ernährungssystem.“

Der Persische Golf ist ein bedeutender Exporteur von stickstoffhaltigen Düngemitteln und chemischen Rohstoffen, die für die globale Landwirtschaft und Pharmaindustrie unerlässlich sind. Harnstoff, Ammoniak und Schwefelprodukte aus der Golfregion bilden die Grundlage der Nahrungsmittelproduktion in Asien und darüber hinaus. Schätzungen der UNCTAD zufolge wird rund ein Drittel des weltweiten Seehandels mit Düngemitteln durch die Meerenge abgewickelt. Der Grund dafür ist einfach: Die Düngemittelproduktion ist stark von Erdgas abhängig, und der Golf verfügt über reichhaltige Gasvorkommen.

Der Nahe Osten produziert rund 24 % des weltweiten Schwefels . Schwefel ist der Ausgangsstoff für Schwefelsäure, die in den Lieferketten von Nickel, Kupfer und Düngemitteln verwendet wird. Schwefelsäure ist ein wichtiger Bestandteil bei der Herstellung von Phosphatdüngemitteln, die weltweit eingesetzt werden. China, das mit Engpässen in der eigenen Phosphatproduktion konfrontiert ist, hat Exportverbote bis August verhängt und die Ausfuhr von Phosphatdüngemitteln bis mindestens August 2026 ausgesetzt , um die inländische Versorgung zu priorisieren und die Ernährungssicherheit zu gewährleisten. Dieses Verbot dürfte das weltweite Angebot verknappen und die Düngemittelpreise weltweit erhöhen.

Als Reaktion auf die Blockade von Hormuz erklärten Asiens wichtigste petrochemische Anlagen Anfang März höhere Gewalt. Betroffen waren unter anderem Chandra Asri (Indonesien), Yeochun NCC (China) und PCS (Singapur). Aufgrund von Unterbrechungen der Rohstoffversorgung in Asien plant CNOOC-Shell Huizhou die Stilllegung seiner Großanlage mit einer Kapazität von 1,2 Millionen Tonnen. Die Auswirkungen dieser Erklärungen höherer Gewalt und der geplanten Stilllegungen werden sich auf die Kunststoffindustrie und darüber hinaus erstrecken. Sie wirken sich auch auf die Pharmaindustrie aus, da die Rohstoffe identisch sind.

Energiesicherheit, Kunststoffe, Pharmazeutika und die Widerstandsfähigkeit der Landwirtschaft sind also untrennbar miteinander verbunden. Eine anhaltende Unterbrechung des Schiffsverkehrs im Golf wird daher weitreichende Folgen für die Energiemärkte, das globale Ernährungssystem, Lebensmittelverpackungen und die Pharmaindustrie haben. Analyst Shanaka Anslem Perera beschreibt die einzelnen „Dominoeffekte“ der Blockade von Hormuz auf die Verbraucher: „Jeder Dominostein trifft den Verbraucher aus einer anderen Richtung. Energiekosten erhöhen die Transportkosten. Düngemittelkosten erhöhen die Kosten für die Landwirtschaft. Verpackungskosten erhöhen die Kosten für den Transport der Lebensmittel vom Erzeuger in den Supermarkt.“

Als Reaktion auf die Krise hat die Internationale Energieagentur (IEA) die Freigabe strategischer Ölreserven koordiniert. Die 32 IEA-Mitgliedstaaten einigten sich gemeinsam auf die Freigabe von 400

Millionen Barrel Öl zur Stabilisierung der Märkte. Dies entspricht einem Drittel der gesamten staatlichen Reserven der IEA in Höhe von 1,2 Milliarden Barrel.

Bisher haben IEA-Mitgliedstaaten fünfmal Öl aus ihren Notfallreserven freigegeben: während des Golfkriegs 1990/91, nach Hurrikan Katrina 2005, während des libyschen Bürgerkriegs 2011 und zweimal nach dem Einmarsch Russlands in die Ukraine. Die praktischen Auswirkungen solcher Freigaben dürften sich jedoch als begrenzt erweisen.

Strategische Reserven können einen Angebotsschock in der Größenordnung von Hormuz, der auf 20 Millionen Barrel pro Tag geschätzt wird, darunter über vier Millionen Barrel raffinierte Produkte, nicht sofort ausgleichen. Die IEA hat noch keinen genauen Zeitplan für die Freigabe des Öls vorgelegt. Selbst unter günstigen Bedingungen ist die Freigaberate durch logistische Faktoren wie Pipelinekapazität und Raffineriekapazität begrenzt. Koordinierte IEA-Freigaben erstrecken sich üblicherweise über Wochen oder Monate, sodass kurzfristig nur ein Teil der geplanten 400 Millionen Barrel freigegeben wird.

Trumps strategisches Dilemma

Präsident Donald Trump erklärte am Sonntag, seine Regierung führe Gespräche mit sieben Ländern über die Sicherung der Straße von Hormus im Kontext des Iran-Krieges. Er rief sie auf, Schiffe in der wichtigen Wasserstraße zu schützen, die Teheran weitgehend für Öltanker blockiert hat. Trump argumentierte, Nationen, die stark vom Öl aus dem Golf abhängig seien, trügen die Verantwortung, die Straße zu schützen. In einem Beitrag in den sozialen Medien äußerte er die Hoffnung, dass Frankreich, Japan, Südkorea, Großbritannien und weitere Länder sich beteiligen würden. Kurioserweise schloss Präsident Trump auch China in seinen Aufruf zur Unterstützung bei der Überwachung der Straße von Hormus ein. China hat auf diese „Einladung“ bisher nicht reagiert.

Die Krise bringt die Vereinigten Staaten nun in ein strategisches Dilemma, da diese Länder Präsident Trumps Einladung zu einer Intervention in der Straße von Hormus abgelehnt haben. Großbritannien, Australien und Japan verhielten sich zurückhaltend und stellten klar, dass sie keine Kriegsschiffe in die Region entsenden würden.

Präsident Trump hatte sich einst vehement gegen die von ihm so genannten „endlosen Kriege“ im Nahen Osten ausgesprochen. Doch die Entscheidung, sich an Israels Seite an den Angriffen gegen den Iran zu beteiligen, hat Washington wohl genau in jene regionale Konfrontation hineingezogen, die er einst zu vermeiden geschworen hatte. Die innenpolitischen Risiken sind beträchtlich. Innerhalb von Trumps eigener MAGA-Basis zeichnen sich bereits Spannungen zwischen Fraktionen ab, die eine isolationistische „America First“-Außenpolitik verfolgen, und solchen, die eine kompromisslose Entschlossenheit zur Eindämmung der iranischen Bedrohung befürworten.

Unterdessen fällen die globalen Märkte ihr eigenes Urteil. Steigende Ölpreise drohen, die Benzinkosten in den Vereinigten Staaten drastisch in die Höhe zu treiben – ein Szenario, das sich im Vorfeld der Zwischenwahlen als politisch verheerend erweisen könnte. Washington steht daher vor einer heiklen Frage: Wie lässt sich die maritime Sicherheit im Golf wiederherstellen, ohne in einen langwierigen Streit um die Meerenge verwickelt zu werden?

Könnte Washington seine Ziele für erreicht erklären und von einer weiteren Eskalation absehen? Würde der Iran seine Bedrohung der Schifffahrt in der Straße von Hormus im Gegenzug für eine Lockerung der Sanktionen und Sicherheitsgarantien mäßigen? Die Straße von Hormus verdeutlicht ein Prinzip, das politische Entscheidungsträger häufig ignorieren: Energiesysteme werden nicht von politischen Ambitionen, sondern von Geografie, Physik und Ökonomie bestimmt. Seit Jahren prognostizieren engagierte Befürworter der Energiewende, wie beispielsweise die IEA, einen baldigen Einbruch der Ölnachfrage mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen und dem Ausbau erneuerbarer Energien.

Die strategische Bedeutung von Hormuz lässt jedoch etwas anderes vermuten. Öl dominiert weiterhin die Luftfahrt, die Schifffahrt, die Petrochemie und die Düngemittelproduktion. Erdgas bleibt unverzichtbar für die Stromerzeugung und industrielle Prozesse in der Pharma- und Petrochemiebranche. Windkraftanlagen und Solaranlagen, die nur intermittierend Strom erzeugen, können Kohlenwasserstoffe nicht ohne Weiteres in allen Wirtschaftsbereichen ersetzen.

Die Welt ist nach wie vor von fossilen Brennstoffen abhängig. Trotz der Milliarden von Dollar, die in Subventionen für erneuerbare Energien investiert wurden, erinnert uns Björn Lomborg daran, dass fossile Brennstoffe heute (Stand 2023) 81,1 % des globalen Energiebedarfs decken – ein nur geringfügiger Rückgang gegenüber 81,4 % im Jahr 2000. Ein Ende der fossilen Brennstoffe ist nicht bis 2050 zu erwarten, sondern eher zwischen vier und zehn Jahrhunderten, wenn man die jüngsten Trends fortschreibt.

Das Ergebnis ist eine anhaltende Realität: Die moderne Weltwirtschaft ist nach wie vor von der Stabilität eines schmalen Seewegs im Persischen Golf abhängig.

Die Krise in der Straße von Hormus ist eine ernüchternde Lektion für Energiepolitiker. Energiewenden vollziehen sich langsam. Sie erfordern enorme Investitionen in die Infrastruktur und technologische Durchbrüche, die nicht über Nacht realisiert werden können. Das globale Energiesystem wurde über mehr als ein Jahrhundert aufgebaut. Ein vollständiger Ersatz für Kohlenwasserstoffe würde Transformationen in einem Ausmaß erfordern, das in der politischen Debatte selten Beachtung findet.

Die Welt wird weiterhin anfällig für Unterbrechungen der Öl- und Gasversorgung bleiben. Und kaum ein Ort verdeutlicht diese Anfälligkeit so sehr wie die Straße von Hormus. Ein schmaler Wasserstreifen im Persischen Golf hat noch immer die Macht, die Weltwirtschaft zu erschüttern. Trotz aller optimistischen Rhetorik über eine Zukunft nach dem fossilen Zeitalter erinnern uns die dortigen Ereignisse an eine hartnäckige Wahrheit: Das Zeitalter der Kohlenwasserstoffe ist noch lange nicht vorbei.

*Dieser Artikel wurde zuerst im Daily Sceptic veröffentlicht
(<https://dailysceptic.org/2026/03/20/the-strait-of-hormuz-crisis-shows-the-world-still-runs-on-fossil-fuels/>).*

Dr. Tilak K. Doshi ist Energieredakteur des Daily Sceptic . Er ist Wirtschaftswissenschaftler, Mitglied der _{CO₂}- Koalition und ehemaliger Autor für Forbes . Folgen Sie ihm auf Substack und X.

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/24/the-strait-of-hormuz-crisis-shows-the-world-still-runs-on-fossil-fuels/>