

05. März 2026 um 9:00
Ein Artikel von: Jens Berger



Titelbild: lavizzara/shutterstock.com

Iran-Krieg – Auf dem Weg in die Weltwirtschaftskrise?

Kaum haben die Benzinpreise an den deutschen Tankstellen die 2-Euro-Marke gerissen, rücken in der Debatte über den amerikanisch-israelischen Überfall des Irans auch ökonomische Fragen in den Mittelpunkt. Zu Recht. Die Folgen für die Weltwirtschaft und insbesondere die ohnehin schon angeschlagene deutsche Volkswirtschaft könnten in der Tat dramatisch sein. Derzeit demonstriert die Politik Gelassenheit. Offenbar spekuliert man darauf, dass der Krieg, ähnlich wie der „12-Tage-Krieg“ im letzten Juni, schnell vorbei geht und sich danach alles wieder normalisiert. Doch diese Hoffnung ist trügerisch, hat der derzeitige Krieg auch durch die Tötung von Ajatollah Chamenei eine andere Qualität.

VON JENS BERGER.

Als Russland im Frühjahr 2022 seine Invasion der Ukraine startete, befand sich die deutsche Volkswirtschaft in einer Phase der Erholung. 2021 wuchs das deutsche BIP noch um 3,9 Prozent und konnte so zumindest zum Teil den herben Rückgang durch die Coronamaßnahmen im Vorjahr wieder ausgleichen. Doch die von Kanz-

ler Scholz wenige Tage später ausgerufenen Zeitenwende stellte eine Zäsur dar. Deutschland verabschiedete sich von vergleichsweise preiswerten Energieimporten aus Russland und machte sich von den volatilen Weltmärkten abhängig. Infolge steigender Energiepreise kam es zu einem Preisschock.

Im Herbst 2022 lag der offizielle Verbraucherpreisindex durchgängig mehr als 8 Prozent über dem Vorjahresmonat. Erst im Frühjahr 2024 erreichten die Preissteigerungen wieder ein normales Niveau. Da die Löhne in beiden Jahren dazwischen natürlich nicht im gleichen Maße wie die Preise stiegen, sanken die sogenannten Reallöhne

und damit die Kaufkraft. Die Folgen davon spüren wir noch heute. 2023 und 2024 sank die deutsche Wirtschaftskraft, 2025 konnte lediglich ein sehr mageres Wachstum von 0,2 Prozent vermeldet werden. Deutschland befindet sich seit dem Preisschock in einer Stagflation – also in einer Phase, die durch steigende Preise bei stagnierender Wirtschaftskraft gekennzeichnet ist.

Deutschlands Gasproblem

Um die möglichen Parallelen einmal in Zahlen zu fassen: Durch die Russland-Sanktionen sind Gasimporte im Volumen von rund 80 Milliarden Kubikmeter pro Jahr weggefallen und mussten durch Lieferungen aus anderen Ländern, vor allem den USA, ersetzt werden. Durch die Straße von Hormus wurden im letzten Jahr ganze 120 Milliarden Kubikmeter LNG verschifft – also 50 Prozent mehr als durch den Wegfall der russischen Pipelinelieferungen. Sollten diese Mengen langfristig ausfallen, wäre die Auswirkung auf den Gaspreis gewaltig.

Aktuell wird Gas am für West- und Mitteleuropa maßgeblichen Handelspunkt Rotterdam (TTF) mit mehr als 50 Euro pro MWh bepreist. Das ist rund doppelt so viel wie im Januar. Zum Vergleich: Vor den Sanktionen lag der Preis meist in einem Korridor zwischen 7 und 15 Euro pro MWh. Doch der aktuelle Preis ist noch lange nicht das Ende der Fahnenstange, da die aktuell gehandelten Mengen ja bereits vor Wochen verschifft wurden und die Einkäufer bei diesen Preisen (noch) nicht zwingend kaufen und damit den Preis weiter in die Höhe treiben müssen. Sollte die Sperrung der Straße von Hormus jedoch länger dauern, wird dies massiv auf die Preise durchschlagen.

Katar ist hinter den USA der größte LNG-Exporteur der Welt. Oft wird das Problem in den Medien verharmlost, indem man darauf hinweist, dass die LNG-Lieferungen aus Katar ja physisch vor allem nach Ostasien gingen. Das ist natürlich richtig. Richtig ist aber auch,

dass der LNG-Markt global ist. Ein Tanker, der heute im Golf von Mexiko beladen wird, kann nach Europa, aber auch nach Japan, Südkorea oder China fahren. Oft werden Öl und LNG auch erst verkauft, wenn die Tanker bereits auf hoher See sind. So kommt es nicht selten vor, dass ein Tanker, der auf Kurs nach Rotterdam ist, im Atlantik plötzlich umdreht und Kurs auf das chinesische Guangzhou nimmt. Das weltweite Angebot und die weltweite Nachfrage bestimmen den Preis. Wenn dauerhaft durch die Blockade der Straße von Hormus rund ein Fünftel des globalen LNG-Angebots wegfällt, hätte dies massive Auswirkungen auf den Preis – vor allem dann, wenn die Abnehmer kaufen müssen.

Und genau das ist ein Problem für Deutschland. Zwar konnte Deutschland dank des warmen Spätwinters gerade noch so eine Gasmangellage verhindern, jedoch sind die Speicher mit derzeit rund 21 Prozent Füllstand vergleichsweise leer und müssen bis zum Beginn der nächsten Heizperiode gefüllt werden. Genau dieser Effekt hat die Gaspreise 2022 förmlich explodieren lassen. Damals war es der Staat, der den Markt trotz horrender Preise leerkauft – die Kosten für den Steuerzahler waren massiv.

Da wohl kein privater Einkäufer bei den in diesem Jahr zu erwartenden Preisen überhaupt Gas für die Speicher einkaufen wird, wird der Staat wohl einmal mehr – in welcher Form auch immer – einspringen. Die Folge: Steigende Nachfrage. Wenn die Straße von Hormus bis dahin geschlossen bleibt und das Angebot niedrig ist, wird Folgendes passieren: Auf dem LNG-Markt wird der deutsche Staat dann mit anderen europäischen und asiatischen Käufern um die Wette bieten und den Preis in möglicherweise ungeahnte Höhen treiben. Die Kosten dafür werden zeitversetzt dann die deutschen Haushalte und die Industrie voll treffen.

Öl und Benzin

Ähnliche, wenn auch wahrscheinlich nicht ganz so dramatische Entwicklungen könnten beim Öl durch die Blockade ausgelöst werden. Hier fließt

sogar ein Viertel der weltweiten Transporte durch die Straße von Hormus. Anders als beim Gas sind Angebotsverknappungen beim Öl jedoch sofort für den Verbraucher an der Tanksäule sichtbar. Nun sind die zwei Euro, über die wir uns derzeit echauffieren, nur ein leichter Anstieg. Bislang sind die Weltmarktpreise für Brent gerade einmal von rund 60 auf derzeit 83 USD pro Barrel gestiegen. Experten rechnen mit einer Steigerung auf mindestens 100 bis 120 USD, wenn die Straße von Hormus länger geschlossen bleibt. Bei diesen Preisen für Rohöl dürfte der Preis für Superbenzin an den deutschen Tankstellen auf rund 2,30 Euro steigen.

Aber auch das wäre immer noch ein vergleichsweise harmloses Szenario. Anders als LNG ist Öl kein homogenes Produkt. Das Öl aus dem Persischen Golf ist in der Regel „leicht“ und „sauer“, also mit hohem Schwefelgehalt, wie es in der Fachsprache heißt. Öl aus den USA ist hingegen meist „sehr süß“ (also mit geringem Schwefelgehalt), während Öl aus Venezuela „extra schwer“ und „sauer“ ist. Man kann aber eine Raffinerie, die technisch für leichtes, saures Öl aus z.B. Saudi-Arabien konzipiert ist, nicht von heute auf morgen auf extra schweres, saures Öl aus z.B. Venezuela umstellen. Nicht nur „das Öl“, sondern auch und vor allem die Raffineriekapazitäten sind hier der Flaschenhals.

Erschwerend kommt hinzu, dass gerade die Golfstaaten ihr Öl meist selbst raffinieren und kein Rohöl, sondern die fertigen Endprodukte per Tanker exportieren. Und noch erschwerender kommt hinzu, dass viele notwendige „Additive“, die für die Raffinierung nötig sind und die selbst hochverarbeitete Erdölprodukte sind, heute in den Emiraten und in Saudi-Arabien produziert werden. Rechnet man diese Effekte mit ein, landet man bereits bei einem Tankstellenpreis von 2,80 Euro je Liter. Und selbst hier ist noch Luft nach oben.

Während in Europa noch Gleichmut herrscht, handelt China und stoppt bis auf Weiteres alle Exporte von Diesel und Benzin [1]. Viele Industrieländer könnten eine zeitweise physische Ölverknappung

pung durch die Freigabe ihrer strategischen Reserve überbrücken und damit sogar die Preisentwicklung abfedern. Aber auch diese Reserve ist irgendwann einmal aufgebraucht. Entscheidend ist auch hier, wie lange der Krieg andauert.

Lieferketten und Schwarze Schwäne

Wie bereits erwähnt, geht es beileibe nicht nur um Rohöl und LNG, wenn wir über die Blockade der Straße von Hormus sprechen. Die Golfstaaten sind schon lange keine reinen Lieferanten von Rohstoffen, sondern haben in den letzten Jahrzehnten vor allem im Bereich der Petrochemie ihre Industrie aufgewertet. So betreibt der saudische Konzern SABIC im ost-saudischen al-Dschubail einen der weltweit größten Industriecluster für petrochemische Produkte. Aber auch in den Emiraten, in Kuwait und in Bahrain gibt es derartige Produzenten. Wenn wir über die Blockade sprechen, müssen wir also auch über Engpässe in den globalen Märkten für Grundstoffe wie Ethylen, Polyethylen, Polyolefine, Aromaten und Methanol sprechen. Ein Freund, der „in der Branche“ tätig ist, sagte mir, dass bei „ihnen“ ein Großteil der Kunststoffgranulate aus Saudi-Arabien und Katar stammt. Hier sind wir dann bei den berühmten Lieferketten, die uns während der Corona-Zeit um die Ohren geflogen sind.

Granulat aus Saudi-Arabien wird in China weiterverarbeitet und kommt dann nach Deutschland, um am Ende das Armaturenbrett eines VWs zu werden. Welche Lieferketten genau durch die Blockade der Straße von Hormus betroffen sind, ob sie sich ersetzen lassen und welche Folgen das für die Weltwirtschaft und insbesondere die stark von Lieferketten abhängige deutsche Industrie hat, wird sich zeigen. Die Weltwirtschaft von heute ist extrem komplex und vernetzt und man sollte nicht denken, dass das Trennen der Lebensadern keine Folgen hätte.

Besonders bedeutend könnten die sogenannten „Schwarzen Schwäne“ sein – so nennt man in der Ökonomie Risiken, die zwar vorhanden, aber (noch) nicht bekannt sind. Betrachten wir dazu

mal die Golfstaaten. Durch die Straße von Hormus gehen nicht nur deren Öl-, Gas- und Chemieexporte, sondern auch nahezu alle ihrer Importe. So werden beispielsweise 80 Prozent der Lebensmittelimporte der Golfstaaten durch die Straße von Hormus transportiert und in den Golfhäfen umgeschlagen. So leicht dürften diese Importe auch nicht umzulenken sein; schon gar nicht, wenn die teure, aber mögliche Alternative Luftfracht aus logischen Gründen ausfällt. Ohne Nahrungsmittel dürfte es in den hypermodernen Wohlstandsmetropolen am Golf schon bald unangenehm werden. Kaum vorzustellen, wenn Iran dann auch noch die überlebenswichtigen Meerwasserentsalzungsanlagen ins Visier nehmen würde.

Welche Folgen die ökonomischen Entwicklungen auf die Finanzmärkte haben, ist ebenfalls offen. Was passiert, wenn die Immobilienpreise in Dubai implodieren? Welche Banken haben die Kredite für die wahnwitzigen Wohn- und Bürogebäude gegeben? Was passiert, wenn die reichen Scheichs und ihre noch viel reicheren Investitionsfonds ihr Geld aus Europa und Amerika abziehen, weil sie es nun selber brauchen? Welche Auswirkungen hat es beispielsweise, wenn plötzlich ein großer Teil des Risikokapitals, das derzeit die KI-Blase am US-Markt füttert, einfach wegfällt? Erwarten Sie hier keine präzise Antwort. Ich bin aber sicher, dass die großen Finanzkonzerne ihre Algorithmen derzeit mit genau diesen Fragen füttern.

It's the Nachfrage, stupid

Wenn die Debatte auf steigende Energiepreise kommt, wird in Deutschland gern auf die ohnehin schon angeschlagene energieintensive Industrie verwiesen. Das ist im Fall der Gaspreise auch zum Teil gerechtfertigt, bei den Ölpreisen besteht hier aber nur ein indirekter Zusammenhang, der nichts mit dem Öl als solchem, sondern vor allem mit der Petrochemie zu tun hat, deren Einkaufskosten steigen würden. Da dies aber global geschieht, gibt es hier auch keinen dramatischen Nachteil für den Standort Deutschland. Gefährlicher wären Risse in den Lieferketten.

Nein, die Industrie ist bei den direkten Folgen des Iran-Kriegs gar nicht mal der Hauptbetroffene. Dramatisch ist vielmehr, dass steigende Energiepreise das verfügbare Einkommen der Menschen reduzieren. Wer pro Monat künftig 100, 200 oder gar 500 Euro mehr für Benzin, Heizung oder Strom ausgeben muss, hat weniger Budget für andere Dinge. Darunter leidet die gesamte Volkswirtschaft – Bereiche, die als „entbehrlich“ gelten und bei denen man als erstes spart, wie die Gastronomie und der Tourismus, sind freilich besonders exponiert.

Diese Nachfrageeffekte sind das eigentliche Problem. Weniger Ausgaben der Haushalte bedeuten weniger Einnahmen der Unternehmen. Verschärfend kommt hinzu, dass diesmal die Preissteigerungen global stattfinden werden und damit auch die für die deutsche Industrie immer noch so wichtigen Exportmärkte betroffen sind. Die Folgen sind nicht seriös zu beziffern und hängen natürlich stark davon ab, wie lange die Handelsströme aus dem und in den Persischen Golf gestört sind.

Die entscheidenden Fragen

Die hier geschilderten möglichen wirtschaftlichen Folgen des Krieges sind natürlich ein „Worst-Case-Szenario“, das nur eintritt, wenn die Straße von Hormus über viele Wochen und Monate gesperrt bleibt. Das muss natürlich nicht sein. Der Krieg könnte eher enden und die Blockade könnte auch ganz oder in Teilen aufgehoben werden. Letzteres ist übrigens gar nicht unwahrscheinlich. China soll – so melden es einige nicht verifizierbare Quellen – hinter den Kulissen bereits mächtig Druck auf den Iran ausüben, dass zumindest chinesische Schiffe von der Blockade ausgenommen werden. Ähnliches berichten andere Quellen von Indien.

Seitens iranischer Quellen hört man auch immer wieder, dass man es vor allem auf „amerikanische“, „britische“ und natürlich „israelische“ Schiffe abgesehen habe. Würden China und womöglich auch andere neutrale Staaten von der Blockade ausgenommen, wären die weltwirtschaftlichen Folgen und auch die Folgen für Deutschland deutlich geringer. Die Märkte sind – wie bereits dar-

gelegt – global. Vereinfacht gesagt: Wenn China weiterhin LNG, Öl und petrochemische Produkte aus den Golfstaaten beziehen kann, muss man sie nicht auf den Weltmärkten kaufen und der Preiseffekt wird dadurch deutlich reduziert.

Doch was, wenn dies nicht geschieht? Die USA bringen bereits Konvois ins Spiel, die von der US-Navy dann durch die Straße von Hormus eskortiert werden. Das erinnert an die Zeiten des „Tankerkriegs“ während des Iran-Irak-Kriegs von 1984 bis 1988, als Iran die Straße von Hormus zwar nie vollständig blockiert, aber sehr wohl Tanker in der Straße von Hormus angegriffen hat. Doch damals gab es noch keine Drohnen und auch die Antischiffsraketen der Iraner waren damals auf einem ganz anderen technischen Stand. Ob der US-Konvoi-Plan überhaupt umsetzbar ist, ist daher ungewiss.

Noch ungewisser ist es, ob sich die Reedereien überhaupt darauf einlassen. Heute fährt kein Tanker irgendwohin, wenn er selbst und seine Ladung nicht voll versichert ist. Die Versicherungen haben bereits am ersten Kriegstag sämtliche Deckungen für die Passage in den Persischen Golf gestrichen. Ob sie eine solche Konvoi-Fahrt versichern würden, ist fraglich und wenn, dann kämen sicher gewaltige Risikoaufschläge hinzu, die ihrerseits die Preise für Öl und LNG treiben würden.

Sicher, wenn es analog zum „12-Tage-Krieg“ gar nach kurzer Zeit einen Waffenstillstand gäbe, wäre die gesamte Debatte überflüssig. Aber gerade das ist mittlerweile unwahrscheinlicher denn je. Es ist zwar gut möglich, dass die USA und Israel nach einigen Wochen erklären, ihre Mission sei erfolgreich abgeschlossen – irgendwann werden ihnen

auch schlicht die Ziele ausgehen. Ob Iran dann auch seine Waffen ruhen lässt, sei jedoch dahingestellt. Der „12-Tage-Krieg“ war rückblickend eher ein „Geplänkel“, bei dem beide Seiten gar keinen langen Krieg eingeplant hatten. Diesmal könnte es zumindest auf Seiten der Iraner aber anders sein, zumal der Krieg durch die Tötung ihres obersten geistlichen Führers und die offenbar geplante Eskalation durch Unterstützung von kurdischen Bodentruppen diesem Konflikt ein viel schärfere Note gibt.

Die Wahrscheinlichkeit, dass es diesmal zu einem langanhaltenden Krieg kommt, ist also gegeben. Die Folgen könnten für die gesamte Welt dramatisch sein.



JENS BERGER

ist Chefredakteur der NachDenkSeiten. Er hat Volkswirtschaft studiert und ist politischer Blogger der ersten Stunde. Er befasst sich vor allem mit sozial-, wirtschafts- und finanzpolitischen Themen. Zu seinen Büchern gehören „Stresstest Deutschland“ (2013), die Spiegel-Bestseller „Wem gehört Deutschland?“ (2014), „Der Kick des Geldes“ (2015), „Wer schützt die Welt vor den Finanzkonzernen?“ (2020) und „Schwarzbuch Corona“ (2021) sowie „Wem gehört Deutschland? Die Bilanz der letzten 10 Jahre“ (2024).



BESUCHEN SIE UNS!

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar, über QR-Code oder:

www.nachdenkseiten.de/?p=147176

Quellen:

- 1 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-03-05/china-tells-top-refiners-to-suspend-diesel-and-gasoline-exports>