



Ölkrise im Persischen Golf: Die Straße von Hormus als globaler Engpass

Dirk Stein

Nicht Irans Förderung, sondern der Transport durch die Straße von Hormus entscheidet über den Ölpreis – und zeigt die strukturellen Grenzen der Energiewende.

Der jüngste Preissprung am Ölmarkt wird vordergründig mit dem Krieg zwischen den USA, Israel und dem Iran erklärt. Tatsächlich liegt der entscheidende Parameter jedoch nicht primär in der iranischen Förderung, sondern im Transportkorridor des Persischen Golfs.

Der Iran produziert rund 3 bis 3,5 Millionen Barrel Öl pro Tag, davon werden etwa 1,5 bis 2 Millionen Barrel exportiert. Im globalen Maßstab entspricht das etwa 3 bis 4 Prozent der Weltproduktion. Für sich genommen wäre ein Ausfall dieser Menge für den Weltmarkt schmerzhaft, aber nicht systemisch.

Systemisch ist ein anderer Faktor: die Straße von Hormus. Durch diese Meerenge fließen täglich etwa 20 Millionen Barrel Rohöl und Ölprodukte. Das entspricht rund einem Fünftel des globalen Ölverbrauchs. Zusätzlich wird etwa ein Viertel des weltweiten LNG-Handels über die Straße von Hormus transportiert.

Der entscheidende Punkt lautet daher: Nicht die Förderung, sondern der Transportkorridor Straße von Hormus ist der eigentliche Risikofaktor.

Modell: Liquiditätsreserve gegen physischen Engpass

Die Internationale Energieagentur erwägt nun eine Freigabe strategischer Ölreserven, möglicherweise größer als die 182 Millionen Barrel, die 2022 nach dem russischen Angriff auf die Ukraine auf den Markt gebracht wurden.

Die IEA-Staaten verfügen zusammen über rund 1,2 Milliarden Barrel strategische Reserven, ergänzt durch etwa 600 Millionen Barrel industrielle Lagerbestände.

Das entspricht rechnerisch ungefähr zwölf Tagen des weltweiten Ölverbrauchs.

Damit wird das zugrunde liegende Modell sichtbar: Strategische Reserven sind kein Ersatz für Produktion oder Transport. Sie dienen lediglich als Liquiditätspuffer für den Markt. Ihr Zweck besteht darin, kurzfristige Preisspitzen zu glätten und Panikreaktionen zu verhindern.

Sie lösen jedoch keinen strukturellen Engpass – insbesondere dann nicht, wenn ein zentraler Transportkorridor wie die Straße von Hormus unter Druck gerät.

Der implizite Substitutionsgedanke

In der politischen Diskussion taucht in solchen Situationen regelmäßig ein zweites Argument auf: Hohe Ölpreise würden den Übergang zur Elektromobilität beschleunigen.

Dieses Argument basiert auf einem impliziten Substitutionsmodell:

Verbrennungsmotor → Elektroauto → Stromsystem.

Der Fehler dieses Modells liegt darin, dass es den Charakter des Energiesystems unterschätzt.

Öl ist ein transportabler Energieträger, der global gehandelt werden kann. Strom dagegen ist ein Infrastruktursystem, das Produktion, Netzkapazität und Speicherung gleichzeitig voraussetzt.

Der Austausch eines Energieträgers gegen ein Infrastruktursystem verläuft daher notwendigerweise langsamer als ein einfacher Technologiewechsel.

Stromsystem statt Steckdosenlogik

Der deutsche Strommix zeigt diese strukturelle Realität.

Im Jahr 2025 lag der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung bei etwa 56 bis 58 Prozent. Der Rest verteilte sich weiterhin auf Kohle, Gas und kleinere konventionelle Quellen.

Windenergie stellte rund 31 Prozent, Solarenergie etwa 13 Prozent der Stromproduktion.

Doch Elektromobilität nutzt nicht einfach vorhandenen Strom. Sie verändert die Laststruktur des Systems. Ladeprozesse konzentrieren sich vor allem auf Abendstunden, erhöhen den Netzbedarf und verstärken den Bedarf an Speichern.

Der populäre Satz, Strom komme „aus der Steckdose“, beschreibt daher eine verbreitete systemische Verkürzung.

Tatsächlich kommt er aus einem hochkomplexen Netz, dessen Ausbau deutlich langsamer voranschreitet als die politische Erwartung.

Marktreaktionen im Automobilssektor

Parallel zeigen sich Anpassungen im Automobilmarkt.

Tesla reagiert bereits seit Monaten mit Preisnachlässen und subventionierten Finanzierungen, um Nachfrage zu stabilisieren. Gleichzeitig drängen Hersteller aus China mit deutlich günstigeren Elektrofahrzeugen auf den europäischen Markt.

Modelle von Herstellern wie BYD oder MG bewegen sich zunehmend im Preisbereich zwischen 20.000 und 30.000 Euro und unterbieten damit viele europäische Angebote.

Die Dynamik entsteht also nicht allein durch Energiepreise, sondern durch Kapazitäts- und Wettbewerbsdruck in der Industrie.

Konsequenz

Ölkrise haben historisch häufig technologische Veränderungen beschleunigt. Gleichzeitig haben sie fast immer einen zweiten Effekt ausgelöst: ökonomische Bremswirkungen durch Inflation und Kaufkraftverlust.

Der aktuelle Konflikt rund um die Straße von Hormus dürfte diese Doppelwirkung erneut zeigen.

Der eigentliche Engpass der Energiewende liegt nicht im Fahrzeug, nicht in der Batterie und auch nicht im Ölpreis.

Er liegt in der Geschwindigkeit, mit der ein gesamtes Energiesystem umgebaut werden kann.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4948765/strasse-von-hormus-oelpreis-energiewende/>