ÖLPREIS-SCHOCK

Basisdaten zu Versorgungsrisiken und Kosten für private Haushalte

Greenpeace ist finanziell unabhängig von Politik und Wirtschaft

greenpeace.de

GREENPEACE

Ölpreisschock

Basisdaten zu Versorgungsrisiken und Kosten für private Haushalte

Autor:
Dr. Steffen Bukold
EnergyComment Hamburg
T +49 40.20 91 18 48
M bukold@energycomment.de

Eine Studie im Auftrag von Greenpeace e.V.
Hamburg, 25. März 2026

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Rund 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, T 030 308899-0
V.i.S.d.P. Lena Donat **Autor** Dr. Steffen Bukold **Gestaltung** Henning Thomas **Stand** 07/2026

0. Zusammenfassung

Welche finanziellen Folgen kommen auf Deutschland zu, **wenn die Ölpreise auf dem Niveau von Mitte März bleiben**? Und welche Risiken sind bereits heute für die Ölversorgung der nächsten Jahre absehbar?

1. Importkosten

Die Kosten für die Ölimporte könnten in diesem Jahr um 20,45 Mrd. Euro steigen. Umgerechnet auf einen deutschen Haushalt sind das zusätzliche 496 Euro.

2. Versorgungsrisiken

Die Versorgungsrisiken Deutschlands steigen. Die wichtigsten aktuellen Lieferländer verzeichnen sinkende Fördermengen (Großbritannien, Norwegen) oder leiden unter schweren innen- und geopolitischen Krisen (Irak, Libyen). Hinzu kommt eine aggressive Instrumentalisierung von Ölexporten (USA) oder Öltransitwegen (Russland/Kasachstan).

3. Zusätzliche Kosten für Privathaushalte im Vergleich zum Vorjahr

Pkw-Nutzung mit Benzin-Motor (durchschnittliche Fahrleistung):
Mehrbelastung 2026: 253 Euro

Pkw mit Diesel-Motor (durchschnittliche Fahrleistung):
Mehrbelastung 2026: 835 Euro

Ölbeheizte Etagenwohnung (70 qm)
Mehrbelastung 2026 : 371 Euro

Ölbeheiztes Einfamilienhaus (Durchschnittswert)
Mehrbelastung 2026: 923 Euro

1. Irankrieg und Ölpreiskrise

Der Beginn des Irankriegs am 28. Februar 2026 war der Startschuss für einen dramatischen Anstieg der Öl- und Gaspreise weltweit. Die Internationale Energieagentur (IEA) spricht bereits von der größten Krise der Ölgeschichte.[1]

Schlagartig wurde auch in Deutschland wieder klar, wie abhängig Wirtschaft und Gesellschaft von fossilen Energieimporten sind. Die Lektionen aus dem Ukrainekrieg und dem Stopp der russischen Öl- und Gaslieferungen schienen bereits vergessen.

[1] https://www.iea.org/news/new-iea-report-highlights-options-to-ease-oil-price-pressures-on-consumers-in-response-to-middle-east-supply-disruptions

Dazu haben auch die niedrigen Rohölpreise beigetragen, die vor allem im letzten Jahr die Ausgaben für Diesel, Benzin und Heizöl auf ein unerwartet niedriges Niveau senkten. Doch diese Phase endete in diesem März. Rohöl wurde in den ersten Kriegswochen um über 50 Prozent teurer. Die Preise für die Leitmarke Brent-Rohöl kletterten von 69 Dollar je Barrel im Februar auf aktuell 108 Dollar (19. März).

Die folgenden Seiten bieten Basisdaten und Hintergrundinformationen für drei Fragen:

- **Was bedeutet dieser Preisanstieg für die Ölimporte Deutschlands?**
- **Wer versorgt Deutschland mit Öl? Welche Versorgungsrisiken gibt es?**
- **Welche zusätzlichen Kosten könnten auf die deutschen Privathaushalte zukommen?**

2. Die Kosten der Ölimporte

Deutschland musste für seine gesamten Rohöl- und Produktimporte im Jahr 2025 **58,1 Mrd. Euro** aufwenden. Das entspricht 4,3 Prozent der gesamten deutschen Warenimporte.

Davon entfielen 36,1 Mrd. Euro auf Rohöl und 22,0 Mrd. Euro auf Ölprodukte, also Kraft-/Treibstoffe wie Diesel, Jet Fuel, Benzin oder Rohstoffe für die Petrochemie.[2]

Die deutschen Rohölexporte sind im Vergleich dazu verschwindend gering. Ihr Wert lag im Jahr 2025 bei 0,9 Mio. Euro. Das ist nicht überraschend, denn Deutschland muss 98 Prozent seines Rohöls importieren. Etwa die Hälfte der deutschen Ölförderung findet im deutschen Wattenmeer statt (Mittelplate), der Rest vor allem in Niedersachsen.

Im Moment findet eine gerichtliche Auseinandersetzung zwischen dem Betreiber Harbour Energy und der DUH darüber statt, ob die Anlage vorzeitig stillgelegt werden muss und ob sie eine gültige Betriebsgenehmigung hat. Sollte die Anlage stillgelegt werden, stiege die Importabhängigkeit sogar auf 99 Prozent.[3]

Die Ausfuhr von **Ölprodukten** war allerdings im Jahr 2025 wie auch in den Jahren davor auf einem hohen Niveau. Ihr Wert summierte sich im letzten Jahr auf 17,2 Mrd. Euro. Der Wert der *Netto*-Importe von Ölprodukten (Importe minus Exporte) lag demnach bei 4,8 Mrd. Euro.

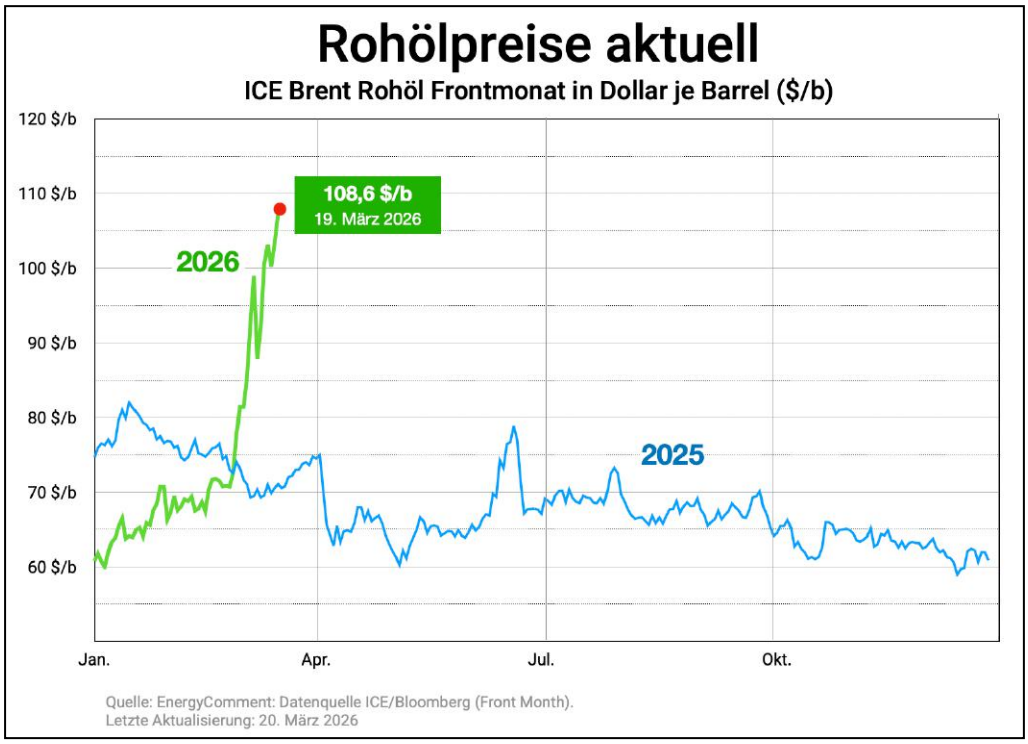
Fazit: Deutschland gab im Jahr 2025 36,1 Mrd. Euro für seine Rohölimporte und 4,8 Mrd. Euro für die Netto-Importe von Ölprodukten aus. Insgesamt also

---

[2] Quelle: Destatis.

[3] https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/dithmarschen_steinburg/mittelplate-diese-folgen-haette-ein-moeglicher-foerderstopp,mittelplate-108.html

40,9 Mrd. Euro. Umgerechnet auf die 41,21 Mio. Haushalte in Deutschland ergibt das rechnerisch eine Ölimportrechnung von **992 Euro** je Haushalt.

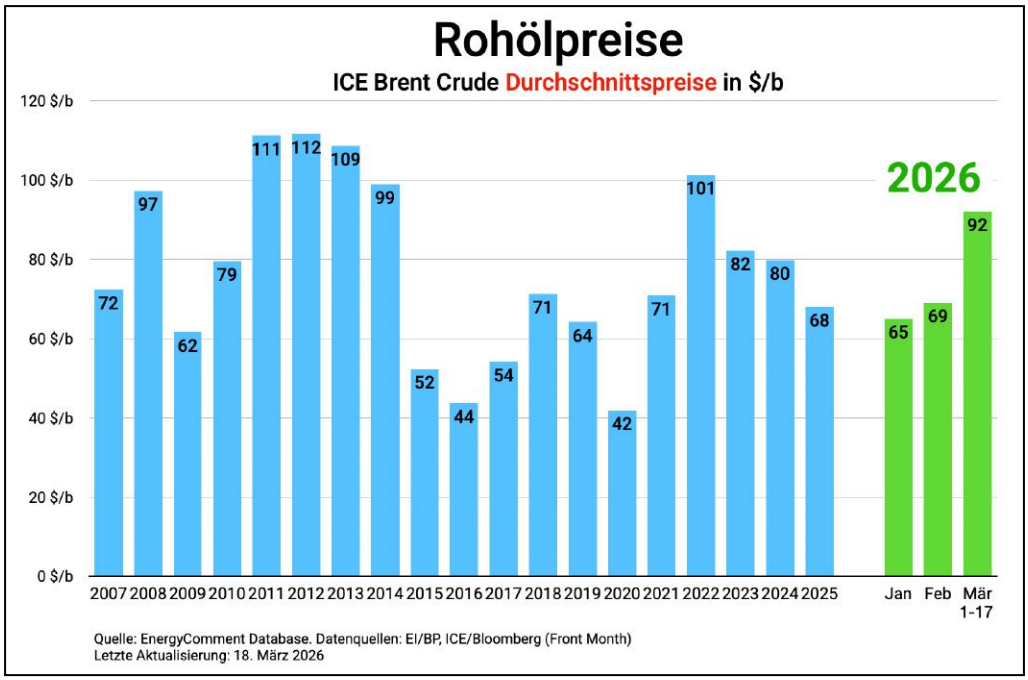


Ein Szenario für das Gesamtjahr 2026

Es ist nicht vorhersehbar, wie lange sich der Irankrieg hinziehen wird und wie lange die Ölpreise auf dem hohen Niveau vom März 2026 bleiben werden. Auch ist nicht absehbar, ob im weiteren Jahresverlauf weitere Ölpreiskrisen drohen. Dennoch soll in einem Beispielszenario ein denkbarer Anstieg der Kosten für die Ölimporte in Deutschland skizziert werden.

Im letzten Jahr mussten deutsche Importeure im Durchschnitt 477,1 Euro für eine Tonne Rohöl und 673,8 Euro für eine Tonne Ölprodukte zahlen. Rohöl der Leitsorte Brent kostete im letzten Jahr durchschnittlich 68 Dollar je Barrel (fob).

Am 19. März 2026 kostete ein Barrel 108 Dollar. Das ist ein Preissprung von 59 Prozent. Je länger die Straße von Hormus für Öltanker unpassierbar bleibt, desto höher werden die jahresdurchschnittlichen Ölpreise in diesem Jahr steigen.

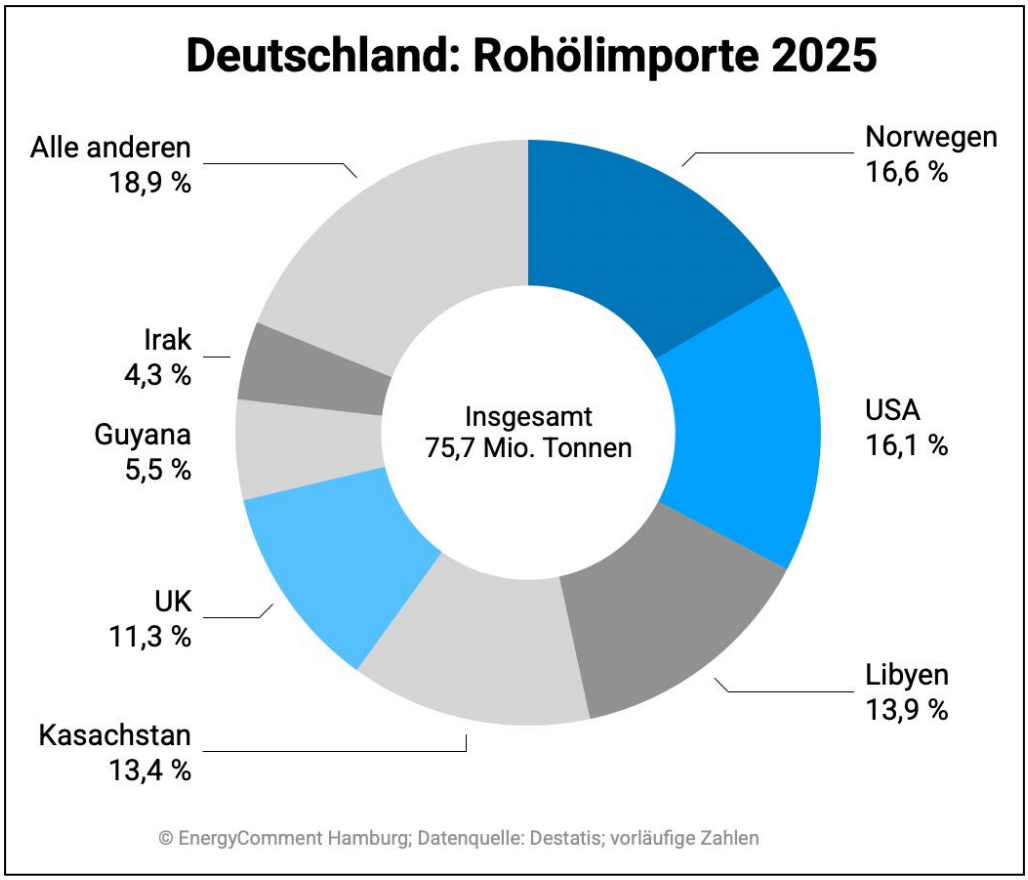


Sollte der Irankrieg nicht in absehbarer Zeit enden, wäre es also denkbar, dass sich im Jahresverlauf ein durchschnittlicher Anstieg der Rohölpreise um 50 Prozent auf 102 Dollar je Barrel ergibt. Ähnliche Durchschnittspreise gab es bereits in den Jahren 2008, 2011-2014 und 2022 (vgl. Chart).

Wenn die Importpreise Deutschlands für Rohöl und Ölprodukte parallel dazu anziehen und die Importmengen unverändert bleiben, ergäbe sich daraus eine **Mehrbelastung im Vergleich zum Vorjahr von 20,45 Mrd. Euro** für die deutschen **Ölimporte**. Umgerechnet auf einen **deutschen Haushalt** steigen die Importkosten in diesem Szenario um **496 Euro** für das Jahr 2026.

3. Die Risiken der Ölimporte

Deutschland bezieht Rohöl vor allem aus Norwegen, USA, Libyen, Kasachstan, Großbritannien und Guyana. Erst an sechster Stelle steht ein Staat vom Persischen Golf: Irak mit einem Marktanteil von 4,3 Prozent im letzten Jahr (vgl. Chart).



Wie krisensicher ist diese Versorgungsstruktur aus heutiger Sicht?

Preise: Die Geografie der Bezugsquellen hat nur wenig mit der Höhe der Importpreise zu tun. Der Rohölmarkt ist ein globaler Markt, der ein weitgehend homogenes Produkt anbietet und auf dem sich wegen der geringen Transportkosten (Öltanker) globale Preise auf einem ähnlichen Niveau bilden. Sie sind für alle Rohölimporteure gleichermaßen gültig. Kleinere Abweichungen gibt es dennoch. Sie hängen z.B. von der Dauer der Tankerreise oder von der Qualität des Rohöls ab.

Es spielt also keine große Rolle, wo die Versorgungsstörung stattfindet: ein Hurrikan im Golf von Mexiko, Pipelineprobleme in der Nordsee oder ein Krieg am Persischen Golf - in allen drei Fällen wird Rohöl auch für die EU und Deutschland teurer.

Mengen: Neben Preiskrisen können auch Versorgungskrisen entstehen, wenn bestimmte Lieferströme plötzlich ausfallen, sei es aus technischen, politischen oder militärischen Gründen. Das kann zu einer physischen Verknappung von Öl führen, die zwar auch Preiseffekte hat, aber das Funktionieren einer Wirtschaft oder einer Gesellschaft weitaus stärker gefährdet.

1. Vor allem in diesem Zusammenhang ist die Struktur der deutschen Rohöllieferanten relevant. Schon eine kurze Analyse zeigt, dass sie alles andere als krisensicher ist:

Norwegen ist der sicherste Eckpfeiler der deutschen Ölversorgung. Allerdings werden auch hier die verfügbaren Ölmengen in den 2030er Jahren allmählich sinken. Die IEA erwartet einen scharfen Rückgang der Fördermengen um 40 Prozent (2024-2035). Norwegen deckt im Moment etwa ein Sechstel des deutschen Ölbedarfs.[4]

Die Ölproduktion in **Großbritannien** ist in den letzten Jahren stark gesunken und sinkt weiter. Die IEA erwartet einen Einbruch der Fördermengen um 35 Prozent (2024-2035). Das Land ist bereits ein Nettoimporteur von Rohöl. Ein Ende der Exporte Richtung Deutschland ist absehbar.[5]

Die Öllieferungen aus **Guyana** sind aktuell risikoarm. Das Nachbarland von Venezuela könnte allerdings in die schweren innen- und außenpolitischen Konflikte Venezuelas hineingezogen werden.

Kasachstan kann nur über russische Pipelines Öl Richtung Deutschland liefern. Über die Druschba-Pipeline wird insbesondere die Raffinerie in Schwedt (Brandenburg) mit Rohöl versorgt. Alternativ kann ein Teil des kasachischen Öls über russische Schwarzmeerhäfen verschifft werden. In beiden Fällen sind die politischen Risiken groß. Moskau könnte die Versorgung Deutschlands mit Öl aus Kasachstan jederzeit stoppen.

Libyen ist innenpolitisch zerrissen und steht im Brennpunkt unterschiedlicher Großmachtinteressen. Immerhin konnten vor kurzem erstmals seit langer Zeit wieder Bohrlizenzen versteigert werden. Trotzdem bleibt Libyen ein politisches Pulverfass. In den letzten Jahren gab es immer wieder Lieferunterbrechungen.

Aus dem **Irak** kommt derzeit kein Tankeröl auf die Weltmärkte, da die Straße von Hormus gesperrt ist. Eventuell kann demnächst mehr Pipelineöl aus dem Norden des Landes über die Türkei Richtung Mittelmeer exportiert werden. Aber die Kapazitäten der Leitung sind begrenzt.

Die **USA** konnten ihre Rohölexporte nach Deutschland in den letzten Jahren stark ausweiten. Knapp hinter Norwegen sind sie zum zweitwichtigsten Rohöllieferanten geworden. Die Vereinigten Staaten produzieren zwar netto nur einen kleinen Exportüberschuss, aber da noch immer große Mengen Rohöl vor allem aus Kanada in die USA fließen, stehen große Ölmengen für die Ausfuhr zur Verfügung.

Bis vor wenigen Jahren hätte man die USA in die Gruppe der verlässlichen und sicheren Herkunftsländer eingeordnet. Aber das hat sich unter der aggressiven und unberechenbaren Außenpolitik der Trump-Administration geändert. Energieexporte werden mittlerweile außenpolitisch instrumentalisiert.

---

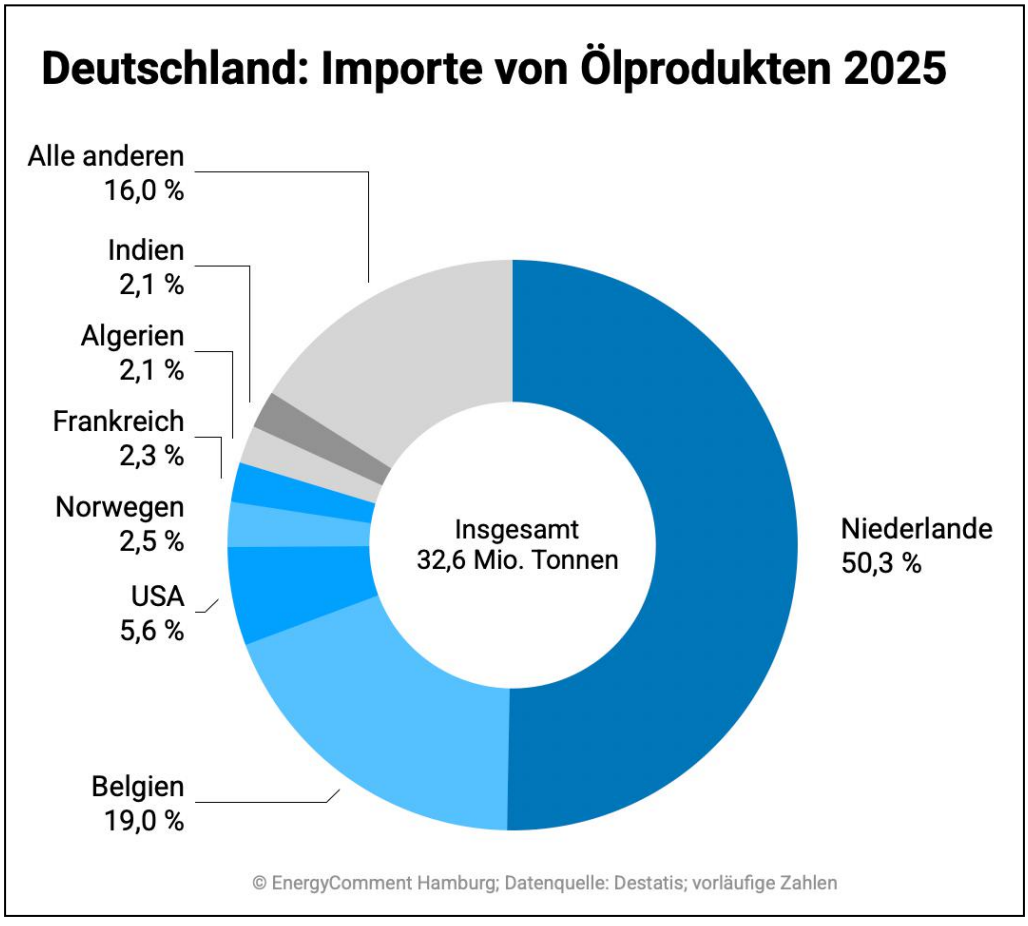
[4] World Energy Outlook 2025, Paris 2025.

[5] Ebd.

Im Sommer 2025 drohte Trump der EU mit hohen Zöllen, falls sich die EU-Mitgliedstaaten nicht zu einer enormen Steigerung amerikanischer Öl- und LNG-Importe (flüssiges Erdgas) verpflichten sollten. Im März 2026 kündigte er ein Handelsembargo gegen Spanien an, das auch einen Stopp der umfangreichen LNG-Lieferungen umfassen würde. Vor wenigen Tagen wurde in den USA vor dem Hintergrund steigender Benzinpreise sogar ein Stopp amerikanischer Rohölexporte diskutiert.[6]

Es ist nicht auszuschließen, dass die Trump-Administration doch noch zu diesem Instrument greift, wenn die Benzinpreise weiter steigen und damit auch der innenpolitische Druck wenige Monate vor den Kongresswahlen zunimmt. Die Folge wäre ein Ausfall des zweitgrößten Rohöllieferanten Deutschlands.

2. Bei den **Ölprodukten** (Benzin, Diesel, Jet Fuel etc.) sieht die geografische Struktur der Importe auf den ersten Blick besser aus (vgl. Grafik).



[6] https://www.politico.com/news/2026/03/19/white-house-crude-export-ban-oil-iran-00836300; https://www.tagesschau.de/wirtschaft/weltwirtschaft/zolleinigung-eu-faq-100.html#:~:text=Gab%20es%20weitere%20Zugeständnisse%20von,in%20den%20USA%20zu%20investieren.; https://www.n-tv.de/politik/Trump-droht-Spanien-mit-Handelsembargo-id30427770.html

Die Hälfte der Importmengen kommt aus den Niederlanden nach Deutschland. Weitere knapp 20 Prozent aus Belgien. Diese Produktmengen stammen vor allem aus großen Raffineriezentren, die ihrerseits Rohöl aus aller Welt beziehen - also auch aus riskanten Lieferregionen. Hinzu kommen Produktimporte aus anderen europäischen Ländern oder aus Übersee, die über den Rhein oder per Pipeline Richtung Deutschland gelangen.

An dritter Stelle stehen die USA, allerdings nur mit einem Anteil von 5,6 Prozent, gefolgt von Norwegen und Frankreich.

Was die Grafik nicht zeigen kann, ist der Beitrag deutscher Raffinerien zur Versorgung mit Ölprodukten. Der größte Teil davon wird in Deutschland hergestellt. Im Benzinmarkt produzieren die deutschen Raffinerien sogar einen großen Überschuss, der exportiert wird. Im Dieselmarkt liegen die Importe leicht über den Exporten, so dass netto etwa ein Zehntel der im Inland verbrauchten Dieselmengen importiert wird. Allerdings gilt natürlich auch hier, dass die Raffinerien ohne ausreichende Rohölimporte nicht arbeiten können.

Ausblick auf die zukünftige Lieferstruktur

Welche Trends sind heute bereits absehbar? Wie könnte die Lieferstruktur in 10 oder 20 Jahren aussehen, falls der Ausstieg aus fossilem Öl nicht gelingt?

Klar ist bereits heute, dass Öl nicht aus geologischen Gründen knapp wird. Die Peak-Oil-These ist widerlegt. Sie ging davon aus, dass das Ölzeitalter enden muss, weil die bekannten Vorkommen in einigen Jahren erschöpft seien und nur noch wenige neue Ölfelder entdeckt werden.

Die Erschließung sehr großer Ölvorkommen in dichtem Gestein (Tight Oil/ Shale Oil) und die Entdeckung neuer Ölregionen in Brasilien, Guyana oder Namibia verschieben jedoch ein *geologisches* Ende des Ölzeitalters bis ins nächste Jahrhundert.

Es gilt jedoch als sehr wahrscheinlich, dass die Ölförderung in Europa weiter schrumpfen wird.[7] Damit steigt die Abhängigkeit Deutschlands von Öllieferungen per Tanker aus Übersee (USA, Lateinamerika, Persischer Golf) oder per Pipeline (Nordafrika, Zentralasien oder Russland). Alle diese Regionen sind entweder instabil, liegen in geopolitischen Krisenregionen oder könnten ihre Ölexporte zu politischen Zwecken instrumentalisieren.

Die Versorgungsrisiken werden also aus heutiger Sicht in den nächsten Jahren eher steigen als fallen, wenn es nicht gelingt, durch einen schrittweisen Ausstieg aus fossilem Öl die Importabhängigkeit zu beenden.

[7] Vgl. IEA: WEO Outlook 2025, Paris 2025.

4. Mehrbelastung für die privaten Haushalte: PKW-Kraftstoffe und Ölheizung

Die nächsten Zeilen skizzieren, in welchem Umfang die Ausgaben privater Haushalte an der Tankstelle oder im Heizkeller steigen könnten, falls die aktuelle Ölpreiskrise länger andauern sollte. Von diesen Risiken ist natürlich nicht jeder Haushalt betroffen: Wer eine Wärmepumpe nutzt, hat keine Heizölausgaben. Wer nicht Auto fährt oder ein Elektroauto besitzt, hat keine Ausgaben für Benzin oder Diesel.

Durchschnittsverbrauch privater Haushalte: Kraftstoffe und Heizöl

Das Statistische Bundesamt zeigt für das Jahr 2023 den **Kraftstoffverbrauch** der Pkw der privaten Haushalte: Im Durchschnitt lag der Spritverbrauch bei 8,0 Liter/100km, wobei die zumeist größeren Diesel-Pkw mit 9,1 l/100km mehr verbrauchen als die Benzin-Pkw mit durchschnittlich 7,8 l/100km.[8]

Auch bei den durchschnittlichen **Jahresfahrleistungen** gibt es Unterschiede, wie das KBA für 2024 meldet: Benzin-Pkw werden durchschnittlich 9555 km und Diesel-Pkw 16984 km pro Jahr gefahren. Im gewichteten Durchschnitt sind es 12309 Kilometer Jahresfahrleistung je Pkw.[9]

Der Verbrauch **ölbeheizter Wohnungen** variiert sehr stark und ist abhängig von Baujahr/Dämmung der Gebäude, von der Region und vom Heizverhalten. Hinzu kommen die jährlichen Temperaturschwankungen, insbesondere in den Wintermonaten.

Laut Heizspiegel lagen die Durchschnittswerte in einem ölbeheizten Mehrfamilienhaus 2024 bei 12,3 Liter Heizöl pro Quadratmeter. Bei einer 70 Quadratmeter großen Beispielwohnung sind das 861 Liter. In einem ölbeheizten Einfamilienhaus wurden durchschnittlich 16,5 Liter Heizöl pro Quadratmeter verbraucht. Bei einem Beispielhaus mit 130 Quadratmeter Fläche summiert sich das auf 2145 Liter Heizöl pro Jahr.[10]

Die Temperaturen lagen in den Wintermonaten 2026 deutlich unter den extrem milden Wintermonaten 2024. Der Verbrauch wird in diesem Jahr also höher ausfallen.

---

[8] https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Umwelt/UGR/verkehr-tourismus/Tabellen/fahrleistungen-kraftstoffverbrauch.html

[9] https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/vk_inlaenderfahrleistung_node.html

[10] https://www.heizspiegel.de/heizkosten-pruefen/heizspiegel/ (Raumwärme und Warmwasser)

Mehrkosten im Jahr 2026: Ein Szenario auf Basis der Preise im März 2026

Anhand der oben genannten Durchschnittsverbräuche lassen sich die Ausgaben im Jahr 2025 mit einem Szenario für das Jahr 2026 vergleichen. Wir verwenden dafür die Verbraucherpreise Mitte März 2026 und nehmen an, dass sie den Durchschnittspreis für 2026 darstellen. Das ist natürlich spekulativ, gibt aber eine Vorstellung von den möglichen Mehrkosten, falls die Ölpreiskrise anhält. Diese Kosten vergleichen wir mit Jahresdurchschnittspreisen 2025.[11]

Pkw mit Benzin-Motor (durchschnittliche Fahrleistung):
Kraftstoffkosten 2025: 1260 Euro
Kraftstoffkosten 2026: 1513 Euro

→ Mehrbelastung (Szenario): **253 Euro**

Pkw mit Diesel-Motor (durchschnittliche Fahrleistung):
Kraftstoffkosten 2025: 2488 Euro
Kraftstoffkosten 2026: 3323 Euro

→ Mehrbelastung (Szenario): **835 Euro**

Ölbeheizte Etagenwohnung (70 qm) in Mehrfamilienhaus (Durchschnittswert)
Heizkosten 2025: 809 Euro
Heizkosten 2026: 1180 Euro

→ Mehrbelastung (Szenario): **371 Euro**

Ölbeheiztes Einfamilienhaus (EFH mit 130qm, Durchschnittswert)
Heizkosten 2025: 2016 Euro
Heizkosten 2026: 2939 Euro

→ Mehrbelastung (Szenario): **923 Euro**

[11] Preise Gesamtjahr 2025 vs Mitte März 2026: Superbenzin E10 1,69 €/l vs 2,03 €/l; Diesel 1,61 €/l vs 2,15 €/l; Heizöl 94 ct/l vs 137 ct/l; Preisquellen: Destatis; Online-Heizölportale (Bestellmenge 3000 Liter).

greenpeace.de