

Lage im Nahen Osten:

Auswirkungen auf Handel, Energie und deutsche Wirtschaft

Die Ereignisse im Nahen Osten seit dem 28. Februar 2026 verfolgt die deutsche Wirtschaft mit großer Aufmerksamkeit und Sorge. Militärische Auseinandersetzungen, gesperrte Lufträume und unterbrochene Transportwege erhöhen die Unsicherheit für internationale Geschäftsbeziehungen. Für deutsche Unternehmen stellen sich damit Fragen zu Mitarbeitersicherheit, Lieferkettenstabilität und Energieversorgung. Dieses Factsheet bündelt zentrale Fakten und praxisnahe Hinweise, um bei der Einschätzung der aktuellen Risiken und Handlungsoptionen zu unterstützen. Es gibt einen Überblick über (1) Bedeutung der Region für Energie und Handel, (2) die wirtschaftlichen Auswirkungen auf Deutschland, (3) Wirtschaftsbeziehungen Deutschlands zum Nahen Osten sowie (4) verfügbare Unterstützungsangebote.

1. Bedeutung der Region für Energie und Handel

1.1 Der Nahe Osten als Energielieferant

Der Nahe Osten ist ein bedeutender Energielieferant für die Welt. Die Länder verfügen über große Reserven und Produktionskapazitäten, insbesondere an Erdöl und Erdgas. Damit ist die Region hochrelevant für die globale Preisentwicklung.

- **Rohöl:** Der Anteil des Nahen Ostens an der globalen Ölproduktion beträgt rund 25 Prozent. Allein Saudi-Arabien hat einen Anteil von rund 9 Prozent an der globalen Förderung.
- **LNG (Verflüssigtes Erdgas):** Die Region produziert rund 25 Prozent des weltweiten LNG. Allein Katar steht für etwa 19 Prozent des weltweiten LNG.
- **Kraftstoffe und Düngemittel:** Rund 15 Prozent der weltweiten Exporte von raffinierten Erdölprodukten (darunter Mitteldestillate) kommen aus dem Nahen Osten. Auch die Düngemittelproduktion hängt entscheidend an der Erdgasproduktion.

1.2 Strategische Handelsrouten: Hormus und Rotes Meer

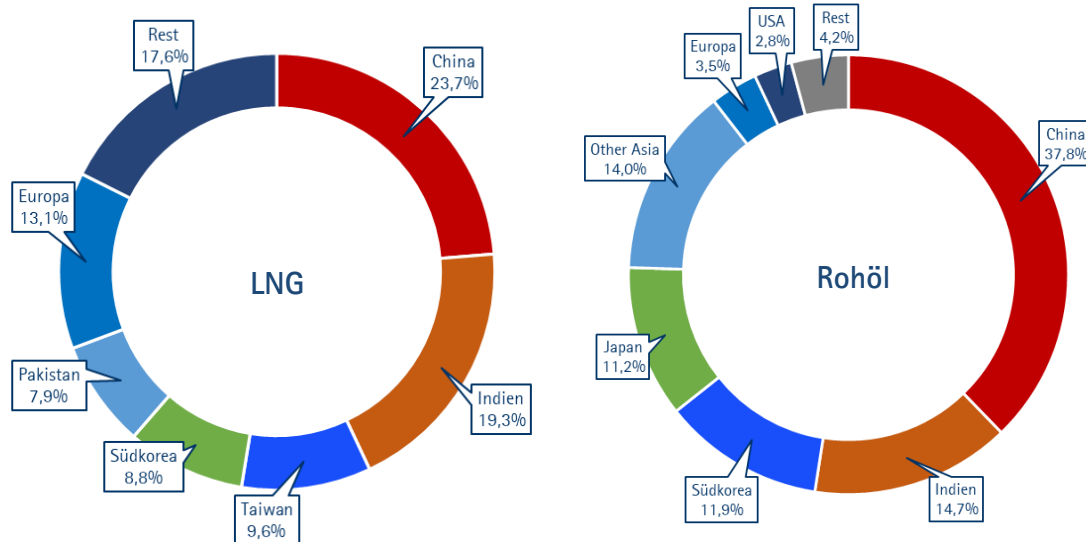
Durch die Straße von Hormus verlaufen zentrale Ströme des globalen Handels und der Energieversorgung:

- 11 Prozent des Welthandels auf dem Seeweg
- 20 Prozent des globalen Verbrauchs von Rohöl und Erdölprodukten bzw. 25 Prozent des globalen Ölhandels auf dem Seeweg. Allein 38 Prozent des saudischen Öls werden durch die Straße von Hormus transportiert.
- 10 Prozent des globalen Benzinhandels, 20 Prozent des weltweiten Kerosinhandels
- 20 Prozent des globalen LNG-Handels
- Rund ein Drittel des globalen Düngemittelhandels
- Rund 144 Schiffe pro Tag, ca. 53 davon Tanker, ca. 24 davon Containerschiffe

Es existieren zwar zwei Umgehungspipelines (Saudi-Arabiens Ost-West-Pipeline und die VAE-Pipeline nach Fujairah), doch deren Kapazitäten reichen nur für einen kleinen Teil der rund 20 Millionen Barrel Öl pro Tag, die normalerweise durch die Straße von Hormus transportiert werden.

Für LNG-Exporte sind Alternativen begrenzt, vor allem aus Katar, gibt es keine Alternativen zum Seetransport durch die Straße von Hormus.

LNG- und Rohöltransporte durch die Straße von Hormus nach Zielregion – Q1/2025



Eine weitere hochrelevante Achse des Welthandels und speziell auch für den Warenverkehr von und nach Europa verläuft am Roten Meer (Bab al Mandab / Suezkanal) – auch wenn vorerst keine weiteren Beeinträchtigungen infolge des Irankriegs festzustellen sind:

- 12 Prozent des globalen Seehandels
- 30 Prozent des weltweiten Containerverkehrs

1.3 Golfregion als logistische Drehscheibe für Luftfracht und Passage

Die Region ist eine strategische Drehscheibe für die Logistikbranche:

- Rund 65 Prozent der Luftfracht im Nahen Osten laufen über die Hubs Doha und Dubai, überwiegend als Transitfracht zwischen Europa und Asien.
- Internationale Logistikunternehmen nutzen Golf-Hubs für Lieferungen in den Nahen Osten, Afrika, Südasien.
- Die Region wird auch teilweise nur überflogen für Luftfracht und Passage. Sperrungen des Luftraums erfordern hier veränderte Routen – und entsprechend höhere Kosten. Für Fluggesellschaften aus der EU scheidet die Nordroute aus, weil der Luftraum über Russland für sie gesperrt ist. Entsprechende Umleitungen gelten für Flüge aus China, Japan und andere Staaten in der Region.

- Luftfracht transportiert nur geringe Mengen (etwa 1 – 2 Prozent des Gewichtsanteils), steht aber für etwa 35 Prozent des globalen Warenwerts, vor allem High-Tech, und Pharmagüter. Der durchschnittliche Warenwert in der Luftfracht beträgt ca. 150.000 Euro pro Tonne.

2. Wirtschaftliche Auswirkungen auf Deutschland

2.1 Energie

- **Energieversorgung Deutschlands:** Kurzfristig sind in Deutschland keine physischen Versorgungsengpässe zu erwarten, da Deutschland Öl und Gas (inkl. LNG) vorwiegend aus USA, Norwegen, den Niederlanden, Libyen sowie Kasachstan bezieht. Lediglich 6,1 Prozent der deutschen Rohöl-Importe 2025 stammen aus dem Nahen Osten, LNG bezieht Deutschland aus der Region direkt überhaupt nicht. Die wichtigsten Effekte entstehen vielmehr über Preissteigerungen auf den globalen Energie- und Rohstoffmärkten und mögliche Umlenkungseffekte.
- **Industrieabhängigkeit:** In Deutschland decken Öl und Gas rund 40 Prozent des industriellen Energieverbrauchs, insbesondere für Prozesswärme. Steigende Energiepreise wirken direkt auf die Produktionskosten der Industrie.
- **Indirekte Auswirkung auf die Strompreise:** Da in der Stromproduktion Gaskraftwerke in der Regel preissetzend sind, führen steigende Gaspreise perspektivisch zu Erhöhungen der Großhandelsstrompreise.
- **Unklare Perspektive für die Befüllung der Gasspeicher:** In Abhängigkeit der weiteren Entwicklung könnte sich die Situation negativ auf die notwendige Befüllung der Gasspeicher auswirken. Die aktuellen Preise laufen einer (markt-)wirtschaftlichen Befüllung zuwider: Sie können zu allgemein höheren Gas-/Preisniveaus führen und/oder eine staatliche Intervention notwendig machen.

2.2 Logistik und Handelsrisiken

- **Bedeutung der Straße von Hormus für Deutschland:** Nur 0,4 Prozent aller deutschen Importe stammen aus Ländern, die stark auf die Straße von Hormus angewiesen sind. Weniger als 1 Prozent der deutschen Importe passieren die Meerenge direkt. Insofern ist die direkte Abhängigkeit Deutschlands gering.
- **Betroffene Güter bei einer Blockade:** Betroffen sind insbesondere Güter, die relevant für industrielle Basisprozesse sind, darunter Rohöl und Mineralölprodukte, unlegiertes Aluminium sowie weitere Rohstoffe.
- **Bedeutung der Route am Roten Meer für Deutschland:** Etwa 10 Prozent des deutschen Außenhandels werden durch den Suezkanal transportiert. Knapp über 9 Prozent durch die Straße von Bab al-Mandab.

2.3 Folgen für Unternehmen

Kurzfristig sind die Auswirkungen für Unternehmen vor allem spürbar hinsichtlich der Sicherheit von Mitarbeitenden, höheren Energie- und Stromkosten sowie Störungen der globalen Lieferketten und damit Preissteigerungen und Versorgungsengpässe.

Mitarbeitende:

- Unsicherheit bei Reisen für Mitarbeitende und Entsendungen.

Preise für Energie und Strom:

- Volatile Energiepreise und steigende Kosten: Die Preise für Gas und Sprit sind kurzfristig stark angestiegen. Da sich Unternehmen in der Gasversorgung häufig über längerfristige Verträge absichern, sind die unmittelbaren Auswirkungen in der Breite aber bislang überschaubar.
- In ähnlicher Weise gilt das auch für die Strompreise. Hier haben zudem erneuerbare Energien an ertragsreichen Tagen einen dämpfenden Effekt auf die deutliche verbreiteteren Spotmarktverträge.

Logistik:

- Verzögerungen im See- und Lufttransport: Längere Lieferzeiten bei Import und Export aufgrund der Umfahrung um Afrika sowie möglicher Verzögerung beim Containerumschlag an Häfen, wenn Schiffe später als geplant ankommen bzw. zusätzliche Frachtkapazitäten nicht reichen, um die geplante Taktung aufrecht zu erhalten.
- Höhere Kosten durch höhere Frachtraten, höhere Versicherungskosten (Kriegsrisikoversicherung) sowie höhere Treibstoffkosten durch Mehrbedarf bei Umfahrung um Afrika. Beispiel: Deutschland und Europa beziehen große Teile ihrer Solar- und Speichertechnik aus Asien (v. a. China). Die Branche hat ihre Transportrouten zum Teil bereits angepasst (über den längeren Seeweg um das Kap der Guten Hoffnung).
- Für Containertransporte in die Golfstaaten erheben die Reedereien derzeit War Risk Surcharges zwischen 1.500 USD (20'-Standard) und 4.000 USD (Kühl- und Spezialcontainer). Dies bedeutet in etwa einen Aufschlag von 150 bis 300 Prozent gegenüber dem normalen Frachttarif für Transporte auf der Route Golf-Hormus-Rotes Meer. Zum Vergleich: Die Aufschläge für Transporte nach Israel liegen derzeit bei 5 bis 12 Prozent.
- Zusätzlicher Preisdruck entsteht, weil in der Luftfracht und der Seeschifffahrt infolge der längeren Flug- bzw. Fahrzeiten durch Umwege die Umläufe angepasst werden müssen und dadurch die verfügbaren Kapazitäten sinken.

Mittelfristig könnten außerdem folgende Risiken hinzukommen:

- Preissteigerungen bei importierten Vorprodukten (insbesondere aus China, das 50 Prozent seines Öls über Hormus bezieht)
- Engpässe bei High-Tech- und Industriegütern

3. Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und dem Nahen Osten

Trotz begrenzter direkter Energieabhängigkeit ist die Region wirtschaftlich relevant für deutsche Exporteure und Investoren.

Golfregion (GCC)

- Handelsvolumen 2025 rund 30 Mrd. Euro (ca. 1 Prozent des deutschen Außenhandels); vergleichbar mit dem Handelsvolumen mit Indien (31 Mrd. EUR) oder Südkorea (30 Mrd. Euro)

- Deutsche Exporte 2025: 24,8 Mrd. Euro; vergleichbar mit dem Exportvolumen nach Süd- und Mittelamerika (27 Mrd. EUR)
- Deutsche Importe 2025: 4,3 Mrd. Euro; vergleichbar mit Australien (4,6 Mrd. EUR)
- Laut den AHKs sind aktuell rund 1.800 deutsche Unternehmen in der Region aktiv, also selbst vor Ort ansässig oder mit einem lokalen Partner.
- Diese beschäftigen über 66.000 Mitarbeitende. (Quelle: Bundesbank)
- Bestand der Direktinvestitionen (2023) mehr als 7,6 Mrd. Euro
- Die deutschen Unternehmen generierten 2023 vor Ort einen Umsatz von 21 Mrd. Euro.

Entwicklung deutsches Handelsvolumen (Export + Import) mit der Region Saudi-Arabien, VAE, Oman, Bahrain, Katar, Kuwait in Mrd. EUR (Warenhandel) (Quelle: DeStatis)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
VAE	9,5	9,8	7,5	8,0	9,8	14,2	11,6	13,3
Saudi-Arabien	7,4	7,1	6,8	6,7	9,5	10,4	10,4	10,1
Katar	1,7	1,7	2,6	1,8	2,0	1,9	1,9	2,4
Kuwait	1,3	1,5	1,1	1,0	1,2	1,8	1,6	1,7
Oman	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	1,3	1,0	1,0
Bahrain	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	1,3	0,9	0,7
Region	21,2	21,5	19,3	18,9	24,0	31,0	27,4	29,0

Deutscher Außenhandel 2025 – jeweilige TOP 3 Waren

Region Saudi-Arabien, VAE, Oman, Bahrain, Katar, Kuwait (Quelle: DeStatis)

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	
Ware	Maschinen	Kfz	Sonst. Fahrzeuge	Insgesamt
Exportvolumen	5 Mrd. EUR	4,2 Mrd. EUR	2,3 Mrd. EUR	24,8 Mrd. EUR
Anteil weltweit	2,3 %	1,7 %	4,1 %	1,6 %

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	
Ware	Mineralölzeugnisse	Metalle	Erdöl und Gas	Insgesamt
Importvolumen	1,14 Mrd. EUR	1,1 Mrd. EUR	673 Mio. EUR	4,3 Mrd. EUR
Anteil weltweit	4,7 %	1,4 %	1 %	1 %

Iran:

- 2025 betrug das deutsche **Handelsvolumen** mit dem Iran **ca. 1,2 Mrd. Euro**. Deutsche Exporte (zu einem Großteil Maschinen, pharmazeutische- und chemische Erzeugnisse) brachen um 24,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr ein. Die Importe aus dem Iran, überwiegend Nahrungsmittel, blieben stabil. Im Vergleich zum Vorjahr sank das Gesamthandelsvolumen damit um mehr als 20 Prozent.
- Der Handel mit dem Iran ist seit 2018 deutlich rückläufig und bewegt sich inzwischen auf niedrigem Niveau. Im Vergleich zu 2016 ist das Handelsvolumen um rund 60 Prozent gesunken – von etwa 2,8 Mrd. Euro auf rund 1,7 Mrd. Euro im Jahr 2019. Der Austausch beschränkt sich auf den

humanitären Bereich. Seit September 2025 kommt mit der Wiedereinführung der UN- und EU-Sanktionen („Snapback“) eine weitere Einschränkung hinzu. Die E3-Staaten (Deutschland, Frankreich, Vereinigtes Königreich) hatten den Mechanismus ausgelöst, nachdem der Iran wiederholt gegen zentrale Verpflichtungen des JCPOA verstoßen hatte. Mit dem Snapback wurden umfassende Handels-, Finanz- und Transportbeschränkungen reaktiviert.

Israel:

- Das Handelsvolumen zwischen Deutschland und Israel lag 2025 bei ca. 8,7 Mrd. Euro und stieg im vergangenen Jahr um 6,7 Prozent gegenüber 2024 an (darunter 5,6 Mrd. Euro deutsche Exporte; 3,1 Mrd. Euro deutsche Importe). Deutschland exportiert vor allem Maschinen, Datenverarbeitungsgeräte sowie Kraftwagen und Kraftwagenteile. Deutschland importiert aus Israel vor allem Datenverarbeitungsgeräte, Chemische Erzeugnisse sowie Pharmazeutische Erzeugnisse.
- Der Bestand deutscher Direktinvestitionen lag 2023 bei rund 6,4 Mrd. Euro. 117 deutsche Unternehmen sind dort mit einem signifikanten Kapitalstock aktiv und beschäftigen rund 14.000 Mitarbeitende

4. Wo können deutsche Unternehmen aktuelle Informationen und Unterstützung erhalten?

Sie haben Mitarbeitende vor Ort?

- **Registrierungsportal:** Auf der Webseite des Auswärtigen Amtes können sich deutsche Staatsangehörige, die sich in der Region aufhalten mit dem Portal „ELEFAND“ elektronische registrieren. Hier gelangen Sie zum Formular: [ELEFAND Anmeldung](#).
- **Konkrete Unterstützung bei der Ausreise:** Gleichzeitig bieten sowohl die Deutsch-Emiratische Industrie- und Handelskammer als auch die Delegation der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien, Bahrain & Yemen Unternehmen konkrete Unterstützung bei einer notwendigen Ausreise von Mitarbeitenden an.
- Wenden Sie sich dazu gerne direkt an die Kollegen vor Ort:
Vereinigte Arabische Emirate, Katar, Oman: info@ahkuae.com
Saudi-Arabien, Bahrain: Freisewinkel@ahk-arabia.com oder rohde@ahk-arabia.com

Sie suchen aktuelle Informationen zur Lage?

Unterstützung und Beratung vor Ort: Die AHKs in der Region stehen Unternehmen jederzeit als Ansprechpartner zur Verfügung. Nehmen Sie gerne direkt Kontakt mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort auf:



Deutsch-Emiratische Industrie- und Handelskammer (AHK)
Dr. Martin Henkelmann
Geschäftsführer
E-Mail: Martin.Henkelmann@ahkuae.com
Telefon: +971 (0)4 4470100



Delegation der Deutschen Wirtschaft in Saudi-Arabien, Bahrain & Yemen
Dr. Dalia Samra-Rohte
Delegierte der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien, Bahrain und Jemen
E-Mail: rohte@ahk-arabia.com
Telefon: +966 505498956



Deutsch-Israelische Industrie- und Handelskammer (AHK)
Michel Weinberg
Geschäftsführer
E-Mail: michel@ahkisrael.co.il
Telefon: +972 3 680 6800

Relevante Informationen im Internet: Die Deutsche Industrie- und Handelskammer und Germany Trade and Invest (GTAI) haben jeweils auf ihren Webseiten Sonderseiten mit aktuellen Informationen zur Region und zu wirtschaftlich relevanten Entwicklungen eingerichtet. Hier gelangen Sie direkt zu den entsprechenden Sonderseiten:

- DIHK-Sonderseite [Nahost](#)
- GTAI-Sonderseite [Krieg im Nahen Osten](#)

Unsere Ansprechpartnerinnen in der DIHK stehen Ihnen gerne zur Verfügung:

Elisabeth Strahl
Referatsleiterin Nah- und Mittelost, Nordafrika
E-Mail: strahl.elisabeth@dihk.de
Telefon: +49 30 20308 2306

Rima Trach
Referatsleiterin AHK-Ehrenamt und
Kulturentwicklung
E-Mail: trach.rima@dihk.de
Telefon: +49 30 20308 2453

Quellen: IEA, OPEC, UNCTAD, Bundesbank, DeStatis und andere.