

Diesel wird weltweit knapp

Thomas Puls, 27.03.2026

Die Sperrung der Straße von Hormus hat den Ölpreis nach oben getrieben. Wirklich schwierig ist die Lage aber bei Raffinerieprodukten wie Diesel oder Kerosin. Diese sind weltweit knapp geworden und weisen größere Preissprünge auf als Erdöl. Da dies die Stoffe sind, die den Transportsektor am Laufen halten, ist absehbar, dass diese Preissprünge bei jedem Konsumenten ankommen werden.

Seit dem Beginn der Angriffe am Persischen Golf schaut man in Deutschland gebannt auf die Entwicklung der Ölpreise. Erinnerungen an die Ölkrisen der 70er Jahre kommen an vielen Stellen wieder hoch. Dabei ist die Lage heute deutlich anders als vor 50 Jahren.

Die gute Nachricht ist: Deutschland und seine Wirtschaft sind heute viel weniger von Erdöl abhängig als damals. Zudem beziehen weder Deutschland noch die europäischen Partner größere Mengen Erdöl vom Golf. Hierzulande besteht also kein physischer Ölmangel. So gesehen ist die Lage für Deutschland besser als in den 70er Jahren. Doch global gesehen ist die Situation deutlich schwieriger als in Europa.

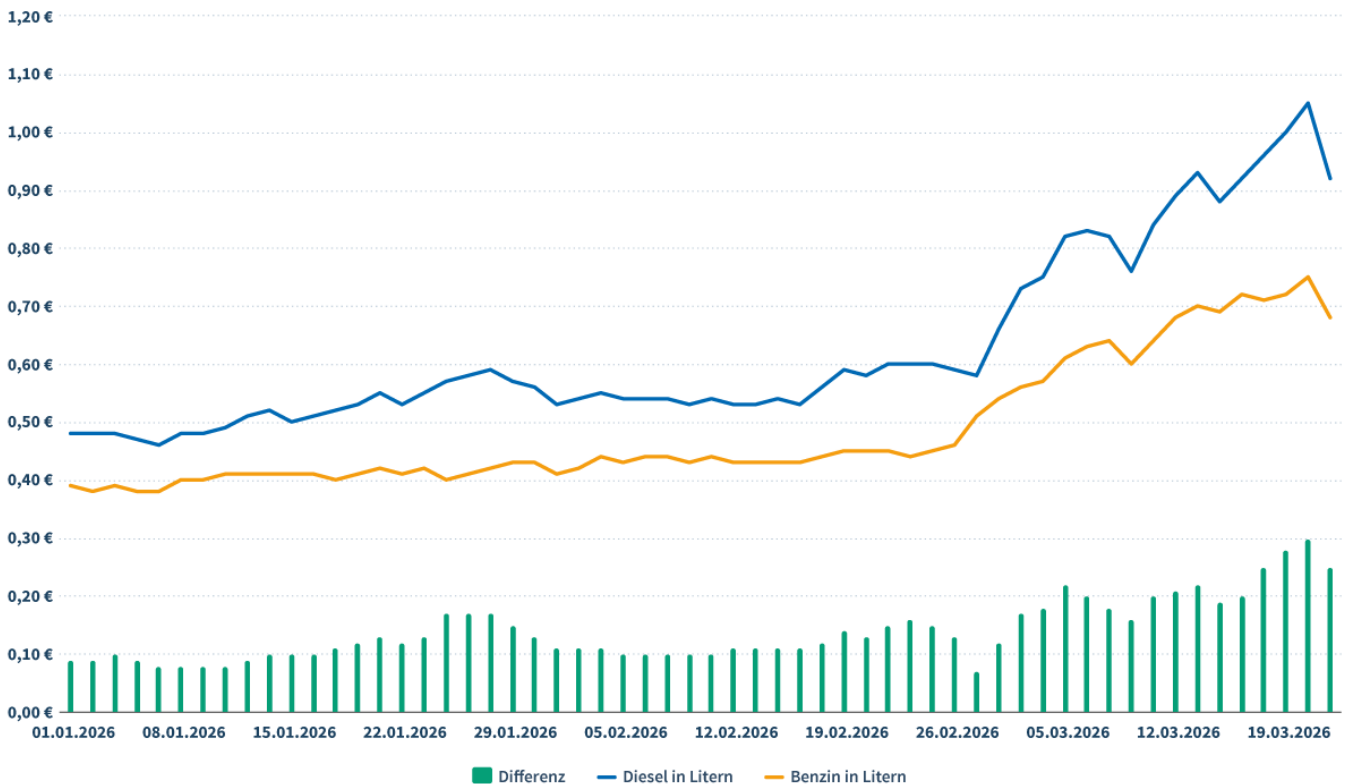
Sicher ist, dass bis Ende Februar 2026 jeden Tag etwa 15 Millionen Barrel Rohöl die Meeresenge passierten, während weltweit gut 100 Millionen Barrel pro Tag verbraucht wurden. Es fehlten also schlagartig etwa 15 Prozent des bisherigen Angebots an Rohöl auf dem Weltmarkt. Vor dem Beginn der Angriffe war der Ölpreis wegen eines Überangebots von zwei bis drei Millionen Barrel pro Tag relativ niedrig. Zudem haben

andere Ölproduzenten eine leichte Ausweitung ihrer Förderung bekannt gegeben und kleinere Mengen des Golföls können per Pipeline an der Straße von Hormus vorbeigeleitet werden. In der Folge ist derzeit von einem weltweiten Unterangebot an Rohöl von mehr als 10 Prozent auszugehen. Dies sorgt bereits für starke Preissteigerungen. Es kommt aber erschwerend hinzu, dass große Teile der globalen Ölförderung im Förderland verbraucht werden, also dem globalen Markt gar nicht unmittelbar zur Verfügung stehen. Die Möglichkeit für Länder ohne eigene Förderung sich mit Rohöl einzudecken, ist also deutlich stärker eingeschränkt als das globale Unterangebot suggeriert.

Zudem wirkt hier eine regionale Komponente: Das Öl, welches über die Straße von Hormus exportiert wurde, hatte zum allergrößten Teil asiatische Länder als Abnehmer. Die größten Empfänger waren China, Indien, Japan und Südkorea. Daher herrscht in den asiatischen Ländern anders als in Europa eine wirkliche Knappheit an Rohöl, und es gibt fast keine alternativen Lieferanten. Also kaufen diese Länder jetzt zu fast jedem Preis Rohöl auf. So kostet die für Asien wichtige Ölsorte Murban am 23. März über 145 Dollar pro Fass und Indien rechnete an diesem Tag für seinen Importkorb bereits mit über 150 Dollar. Die asiatischen Länder fangen daher auch an, freie Mengen anderer Sorten zu kaufen. Das ist die Quelle des Preisanstiegs, den wir heute an den Preisen des in Europa vorherrschenden Nordseeöls (Brent) ablesen können. Im Prinzip eine Umkehrung der Situation von vor vier Jahren, als es die Europäer waren, welche

Preise für Diesel und Benzin laufen wieder auseinander

Angaben in Euro pro Liter



Quelle: Macrobond, 2026

das russische Öl ersetzen mussten und deshalb die Preise für die anderen Regionen hochtrieben.

Tatsächlich ist die heutige Situation aber noch kritischer als im Jahr 2022, denn die Entwicklung der Ölpreise erzählt nur einen Teil der Geschichte, die wir gerade erleben. Einen viel gravierenderen Mangel als beim Rohöl erlebt die Welt gerade bei den daraus hergestellten Produkten. Besonders deutlich wird dies bei den Stoffen, welche die Weltwirtschaft am Laufen halten: Diesel, Kerosin und Bunkeröl für Frachtschiffe.

Damit diese Stoffe aus Erdöl hergestellt werden können, braucht es Raffinerien, und damit ein Land sie exportieren kann, benötigt es also nicht nur eine Versorgung mit Rohöl, sondern auch einen Überschuss an Raffineriekapazitäten. Und genau hier besteht die größte Knappheit, denn die meisten Länder, die noch Überkapazitäten haben, beziehen ihr Rohöl vom Persischen Golf oder liegen dort (Statbase, 2026). Das Land mit den ursprünglich größten Überkapazitäten war Russland. Dort gibt es aber wegen der erfolgreichen Schläge der Ukraine gegen russische Raffinerien bereits seit längerem ein Exportverbot für Diesel und Benzin. China und Indien waren weitere Lieferanten von Diesel für den

Weltmarkt. Beide beziehen den größten Teil ihres Öls vom Golf und haben daher jetzt ebenfalls Exportverbote erlassen. Saudi-Arabien, weitere Golfstaaten und der Iran gehörten ebenfalls zu den Überschussproduzenten. Jeden Tag passierten fünf Millionen Tonnen verarbeitete Mineralölprodukte die Straße von Hormus – und die fallen jetzt aus. Das hat zur Folge, dass alle Länder, die Diesel importieren, mit einer noch deutlich stärkeren Knappheit konfrontiert sind, als es bei den Ölimporten der Fall ist. Zudem betrifft diese Knappheit auch Europa, denn die hiesigen Raffinerien können den heimischen Dieselbedarf nicht mit eigener Produktion decken. An die 10 Prozent des in der EU verbrauchten Diesels muss importiert werden (FuelsEurope, 2025). Die 2022 durch den Ausfall russischer Lieferungen entstandene Lücke wurde im Wesentlichen von Raffinerien am Golf und in Indien gefüllt, deren Lieferungen jetzt ausfallen. Damit ist die Knappheitslage beim Diesel aus europäischer Sicht mit der vom März 2022 vergleichbar, nur mit dem Unterschied, dass es praktisch keine alternativen Lieferanten auf dem Weltmarkt mehr gibt. Erschwerend kommt hinzu, dass jetzt auch andere Länder dringend neue Lieferanten finden müssen. Dies ist ein bedeutender Punkt, denn Diesel ist wie Rohöl auch ein

global gehandeltes Gut, welches ein Anbieter auch zu einem zahlungswilligeren Kunden umleiten kann, wenn das nicht vertraglich untersagt ist. Ein Verhalten, das sich auf den globalen Schifffahrtsrouten schon beobachten lässt. Einige für Europa vorgesehene Tanker mit Kerosin oder Diesel haben schon vor Afrika kehrtgemacht und steuern nach Asien. Auch eine zeitnahe Angebotsausweitung durch neue Produzenten ist auszu-schließen.

Das führt dazu, dass der Preisanstieg beim Diesel deutlich stärker ausfällt als beim Rohöl oder beim Benzin. Dies zeigt sich deutlich, wenn man die Preisentwicklung an den wichtigsten Börsen anschaut: An der Londoner Börse kostete Diesel am 23. März 0,93 Euro pro Liter. Am letzten Handelstag vor Beginn der Kämpfe waren es 0,58 Euro pro Liter. Dabei ist der Preis recht volatil. Am 20. März lag er noch 1,05 Euro pro Liter. Die besondere Weltmarktlage beim Diesel zeigt sich auch daran, dass sich die Schere zum Benzin rasant weitet. Historisch gesehen waren die Börsenpreise für Diesel und Benzin weitgehend gleich. Es gab saisonale Abweichungen, aber ein Preisunterschied von mehr als 5 Cent pro Liter war sehr ungewöhnlich. Das änderte sich 2022, als erstmals Diesel signifikant teurer wurde als Benzin; in der Spitze betrug der Unterschied fast 45 Cent pro Liter. Hintergrund war die globale Angebotsverknappung durch den Überfall auf die Ukraine und die darauffolgenden Sanktionen. Anfang 2026 hatte sich dieser Spread bei etwa 10 Cent eingependelt. Mit Beginn der Angriffe am Golf wuchs er wieder an. Am 23. März lag er bei 25 Cent, was den aktuellen Knappheitsunterschied der beiden Kraftstoffe deutlich widerspiegelt.

Diesel ist global gesehen der Kraftstoff des Güterverkehrs. Dieselbetriebene Pkw sind eine europäische Spezialität und ein wichtiger Grund dafür, dass die heutige Raffineriekapazität in Europa nicht zur Selbstversorgung ausreicht. Neben dem Transportgewerbe ist auch der Bausektor ein besonders großer Nutzer von Diesel. Lkw, Baumaschinen und Generatoren haben einen hohen Verbrauch. Beide Branchen sind nicht in der Lage, die Verteuerung ihres Betriebsstoffs zu absorbieren. Das bedeutet, dass die globale Dieselknappheit nicht nur die Zapfsäulenpreise bei uns in die Höhe treibt, sondern in Form von steigenden Konsumentenpreisen noch einen Zweitrundeneffekt auslösen wird. Das wird gerade auch Importprodukte betreffen, denn die

Preissteigerungen bei Bunkeröl für Schiffe und Kerosin fallen noch einmal stärker aus als beim Diesel.

Diese Lage ist vor allem durch eine globale Knappheit ausgelöst worden. Das bedeutet auch, dass die nationale Politik vergleichsweise wenig gegen die aktuelle Lage tun kann. Die Freigabe von Teilen der strategischen Reserven war ein adäquater Schritt, der zumindest die Ölmärkte in ruhigeres Fahrwasser gelenkt hat. Abseits hiervon sind die Möglichkeiten jedoch überschaubar. Auf jeden Fall sollten aber Förderungen mit der Gießkanne nach Art des Tankrabatts vermieden werden. Die aktuellen Preisanstiege treffen die Bevölkerung recht unterschiedlich. Besonders stark getroffen sind Haushalte, die einen großen Teil ihres Nettoeinkommens für Kraftstoffe ausgeben. Das sind typischerweise Bezieher von kleinen bis maximal mittleren Einkommen und langen Fahrwegen. Es sollte versucht werden, diese Haushalte kurzfristig und gezielt zu entlasten.

Literatur

FuelsEurope, Net trade flow for refined products in-depth look at diesel/gasoil, https://fuelseurope.eu/uploads/files/modules/documents/file/1751960202_VmiRfh9ZfPNddNveYr8PnX-yhe7SZuGYp1oGpzGdJ.pdf [23.3.2026]

Statbase, 2026, Oil Refinery Capacity, <https://statbase.org/datasets/energy/oil-refining-capacity/> [23.3.2026]