

Die Kerosin-Krise

Aktuelle Daten und Hintergründe



Autor:

Dr. Steffen Bukold
EnergyComment Hamburg
bukold@energycomment.de
+49.40.20911848

im Auftrag von:

Greenpeace e.V.

Hamburg 27. April 2026

0. Executive Summary

1. Die Blockade der Straße von Hormus hat weltweit eine **schwere Versorgungskrise** bei Kerosin ausgelöst. Aktuell fehlen den Märkten 30 Prozent des international gehandelten Kerosins.
2. Die EU deckt knapp 40 Prozent ihres Kerosinverbrauchs durch Importe. **56 Prozent dieser Importe kamen bisher aus der Krisenregion** am Persischen Golf. Sie fallen im Moment vollständig aus. Die Sperrung der Straße von Hormus **blockiert also ein Fünftel der Kerosinversorgung in der EU**.
3. Es **gelingt Europa im Moment nicht, diese Ausfälle** durch Kerosinimporte aus anderen Regionen **zu kompensieren**. Die Vorräte in den Tanklagern schrumpfen daher. Schon im **Juni** könnte es zu ersten Engpässen kommen.
4. Der deutsche Luftverkehr ist zu zwei Dritteln von Kerosinimporten abhängig. Die **deutschen Raffinerien decken nur ein Drittel** des Bedarfs. Die Kerosinvorräte in Deutschland können einen reibungslosen Ablauf des Luftverkehrs in Deutschland nur für **3-4 Wochen** sichern.
5. Die deutschen Kerosinimporte kommen bisher vor allem aus den Seehäfen und Raffinerien der **Niederlande**, die ihrerseits stark von der Versorgung vom Persischen Golf abhängen.
7. Sollte die Straße von Hormus weiterhin blockiert bleiben, rechnen wir in einem **Krisenszenario** damit, dass ab Juni **20-30 Prozent der Kerosinversorgung akut gefährdet** sind.
6. Die **Diskussion in Deutschland** ist noch immer von **sehr optimistischen Versorgungsszenarien geprägt**. Vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage empfiehlt es sich daher, schon jetzt Wirtschaft und Gesellschaft auf **Mangellagen vorzubereiten, Kerosin** wo immer möglich **einzusparen und die Versorgungslage in Echtzeit zu beobachten**.

1. Die Kerosin-Debatte in Deutschland

Die Blockade der Straße von Hormus demonstriert erneut unsere extreme Abhängigkeit von fossilen Energieimporten. Nach dem Stopp der russischen Gas- und Öllieferungen vor vier Jahren ist sie in diesem Jahrzehnt bereits die zweite Erinnerung daran, dass wir energiepolitisch noch immer auf dem falschen Pfad unterwegs sind.

Parallel zur Dieselpreiskrise macht sich in diesen Wochen ein weiterer Aspekt unserer Importabhängigkeit bemerkbar:

Wie sicher ist die deutsche Versorgung mit Kerosin? Wie abhängig sind wir von den Importen aus der Krisenregion?

Die Einschätzungen liegen in den Medien, in der Politik und selbst bei Fachleuten weit auseinander. Der Nationale Sicherheitsrat gab in der letzten Woche erst einmal Entwarnung. Die Vorräte seien ausreichend und die Raffinerien könnten eventuelle Lücken schnell schließen, so hieß es in Berlin.¹

Diese Sicht steht allerdings im Widerspruch zu aktuellen Analysen der IEA und der Mineralölkonzerne selbst. Schon im Juni seien erste Engpässe durchaus möglich. Die Raffinerien in Europa arbeiten bereits im „Max Jet Mode“, produzieren also so viel Kerosin wie möglich. Wenn die Ausfälle nicht vollständig ersetzt werden, müssen im Sommer zahlreiche Flüge gestrichen werden.²

Wie sieht es nun aber konkret aus? Der folgende Text liefert dazu Basisdaten und Einschätzungen.

2. Die aktuelle Lage im Ölmarkt

Der Irankrieg und die fast vollständige Sperrung der Straße von Hormus vor zwei Monaten haben die größte globale Ölkrise seit dem Zweiten Weltkrieg ausgelöst.

Zunächst fielen schlagartig 20 Prozent der globalen Ölversorgung aus. Saudische Ölexporte über das Rote Meer und andere Ausweichrouten konnten die Krise inzwischen nur zum Teil entschärfen. Ende April fehlen noch immer 14 Prozent der globalen Versorgung mit Rohöl und Ölprodukten.³

Die Ausfälle machen sich in mehreren Wellen bemerkbar. Zunächst war vor allem die Versorgung in Afrika und Asien betroffen. Mittlerweile sind auch in Europa die letzten Tanker vom Persischen Golf angekommen. Die Versorgung mit Rohöl ist noch relativ gut, aber bei einzelnen Ölprodukten ist die Preis- und Versorgungskrise bereits messbar.

¹ FAZ 21. April 2026.

² IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026; S&P Global: Europe's refineries in 'max jet mode' as Middle East imports dwindle: Shell official, 22. April 2026.

³ Barclays Rese: Chart Book: Ceasefire extended, 21. April 2026.

Das betrifft vor allem Diesel und Kerosin. Am 8. April kam der letzte Tanker mit Kerosin aus der Krisenregion in Europa an. Der Zeitpunkt könnte kaum ungünstiger sein, denn die Hauptreisesaison steht vor der Tür. In den Sommermonaten ist der Kerosinbedarf in Deutschland und weltweit besonders hoch.

3. Kerosin: Globaler Verbrauch und Handel

Was ist Kerosin?

„Kerosin“ oder „Flugturbinenkraftstoff“ sind die deutschen Begriffe für **Jet Fuel**. Es ist der Treibstoff für Turbinenriebwerke, der in fast allen größeren Flugzeugen (Boeing, Airbus etc.) verwendet wird. Chemisch und physikalisch liegt Kerosin zwischen Benzin und Diesel.

„Flugbenzin“ (Aviation Gasoline) ist dagegen ein für den Flug in großen Höhen angepasstes Benzin für kleine Motorflugzeuge. Im Vergleich zu Kerosin sind die weltweiten Verbrauchsmengen von Flugbenzin verschwindend gering.

Wie viel Kerosin wird verbraucht?

Weltweit wurden im letzten Jahr 7,8 Mio. Barrel (Fass) Kerosin pro Tag verbraucht. Das sind umgerechnet 360 Mio. Tonnen. In Deutschland wurden im letzten Jahr 9,4 Mio. Tonnen getankt, also 2,6 Prozent der globalen Menge.⁴

Nach dem steilen Einbruch in den Pandemie Jahren ist der Kerosinverbrauch in allen Weltregionen wieder auf Wachstumskurs. Zusammen mit der Petrochemie ist der Luftverkehr der einzige Sektor im Ölmarkt, bei dem ein Ende des Verbrauchsanstiegs auch langfristig noch nicht in Sicht ist.

Kerosinhandel und die Krise am Persischen Golf

Von den **7,8 Mio. Barrel Kerosin pro Tag (mb/d)**, die weltweit verbraucht werden, werden **2,0 mb/d international gehandelt**. Davon kommen durchschnittlich **20 Prozent (400.000 b/d Kerosin) vom Persischen Golf**.

Die Krisenregion versorgt aber auch die Raffinerien asiatischer Kerosinexporteure wie Südkorea, Indien oder China mit Rohöl. Indirekt trifft die Blockade der Straße von Hormus daher einen noch größeren Teil des Kerosinhandels, weil die asiatischen Raffinerien ihre Produktion reduzieren mussten. **IEA und Vortexa schätzen daher, dass im April insgesamt etwa 600.000 b/d, also 30 Prozent, des globalen Kerosinhandels fehlen.**⁵

⁴ Quellen: IEA, AG Energiebilanzen/en2x

⁵ Vortexa: Lack of alternative supply pressures jet fuel markets, 16.April 2026; IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026.

4. Die Kerosinversorgung der EU

Die ARA-Region (Amsterdam - Antwerpen - Rotterdam) mit ihren großen Häfen und Raffinerien versorgt zusammen mit den Kerosin-Pipelines der NATO⁶ zahlreiche große Flughäfen in Europa mit Kerosin. Die übrigen Standorte beziehen den Treibstoff entweder über Raffinerien in der Region oder über Tanklager, die ihrerseits von Raffinerien beliefert werden.

Europa ist noch stärker als Asien auf Kerosinimporte angewiesen. Die Kerosinpreise haben sich daher schon wenige Tage nach dem Ausbruch des Irankriegs verdoppelt. In Europa (NWE/Nordwesteuropa) legten sie von durchschnittlich 99 Dollar je Barrel (\$/b) im Februar auf durchschnittlich 197 \$/b im März zu. Im April bleiben sie bisher auf diesem Niveau.⁷

Europa⁸ verbrauchte im letzten Jahr 1,6 Mio. Barrel Kerosin pro Tag (1,6 mb/d). Es gibt dabei starke saisonale Schwankungen. Im Winter liegt der Verbrauch eher bei 1,3 mb/d, im Sommer bei 1,8 mb/d.

Von diesen 1,6 mb/d werden in normalen Zeiten 1,1 mb/d Kerosin in europäischen Raffinerien produziert und 0,5 mb/d (500.000 b/d) Kerosin importiert.⁹ Vor allem Großbritannien ist stark von Kerosinimporten abhängig (65%). Von diesen 500.000 b/d kamen im Jahr 2025 375.000 b/d aus der Krisenregion, also 75 Prozent.¹⁰

Ersatz ist nicht in Sicht

Es gibt nur wenige Alternativen, die das Kerosindefizit in Europa ausgleichen könnten. Im Moment können nur die USA und Nigeria ihre Exporte Richtung Europa ausweiten, aber die zusätzlichen Mengen von knapp 100.000 b/d in der ersten Aprilhälfte reichen bei weitem nicht aus, um die Lücken in Europa (und Asien) zu schließen.

Kpler meldet für Mitte April, dass trotz der größeren Lieferungen aus den USA und Nigeria nur noch etwa 250.000 b/d Richtung Europa unterwegs seien. Das ist ein

⁶ CEPS = Central European Pipeline System.

⁷ IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026.

⁸ In diesem Text: OECD Europe, also EU27 plus UK, Türkei, Schweiz u.a.

⁹ Die Detailstatistiken der IEA zeigen leicht abweichende Zahlen von 1,57 mb/d bzw. 610 kb/d für das Jahr 2025; EnergyIntelligence meldete 550,5 kb/d mit Bezug auf Kpler-Daten, <https://www.energyintel.com/0000019b-6b29-d1a1-a9bf-7b39ea110000>

¹⁰ Betrachtet man nur Nordwesteuropa (NWE) liegt der Anteil des Persischen Golfs laut Vortexa bei 50 Prozent (Vortexa: Lack of alternative supply pressures jet fuel markets, 16. April 2026).

Rückgang um 200.000 b/d gegenüber dem Februar. Die Mengen vom Persischen Golf fielen von 350.000 b/d im März auf nur noch 50.000 b/d im April.¹¹

Mit anderen Worten: **Es gelingt Europa im Moment nicht, die Ausfälle zu kompensieren.** Die Vorräte in den Tanklagern schrumpfen daher Tag für Tag. Für den Mai konnten bisher (21.April) nur geringe Mengen (0,2 Mio.t) geordert werden.¹²

Da die Preise in Asien noch höher als in Europa sind, kann auch von dort nur wenig bestellt werden. Die wenigen Kerosintanker, die ihre Ladung noch nicht verkauft haben, steuern die Region mit den höchsten Preisgeboten an.

Kerosinvorräte in Europa

Die kommerziellen Kerosinlager in Europa (OECD Europe) hatten Ende Dezember 2025 einen Bestand von 52,7 Mio. Barrel. Diese Menge liegt im Normalbereich. Sie deckt den Durchschnittsverbrauch im Winter für 37-38 Tage. In den letzten zwei Monaten schrumpften sie jedoch erheblich.

In der für Deutschland wichtigen ARA-Region (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) fielen sie im April auf das niedrigste Niveau seit dem Jahr 2020. Die IEA erwartet, dass die Kerosinlager europaweit bis Juni auf etwa 30 Verbrauchstage sinken werden. Auch das wäre der niedrigste Stand seit dem Jahr 2020.¹³

Engpässe sind bereits in Sicht

Sollten die Vorräte unter 23 Verbrauchstage fallen, wird es zu ersten Engpässen an einzelnen Flughäfen kommen, so die IEA. Entscheidend ist nun, in welchem Umfang Europa die Ausfälle am Persischen Golf in den nächsten Monaten ersetzen kann:

- Wenn es gelingt, etwa **75% der fehlenden Mengen** aus anderen Regionen zu beschaffen, wird es erst im **August** zu Engpässen kommen.
- Wenn aber nur **50%** ersetzt werden können, wird Kerosin **schon im Juni** in einzelnen Regionen Europas knapp. Erste Flugverbindungen müssten dann gestrichen werden.¹⁴

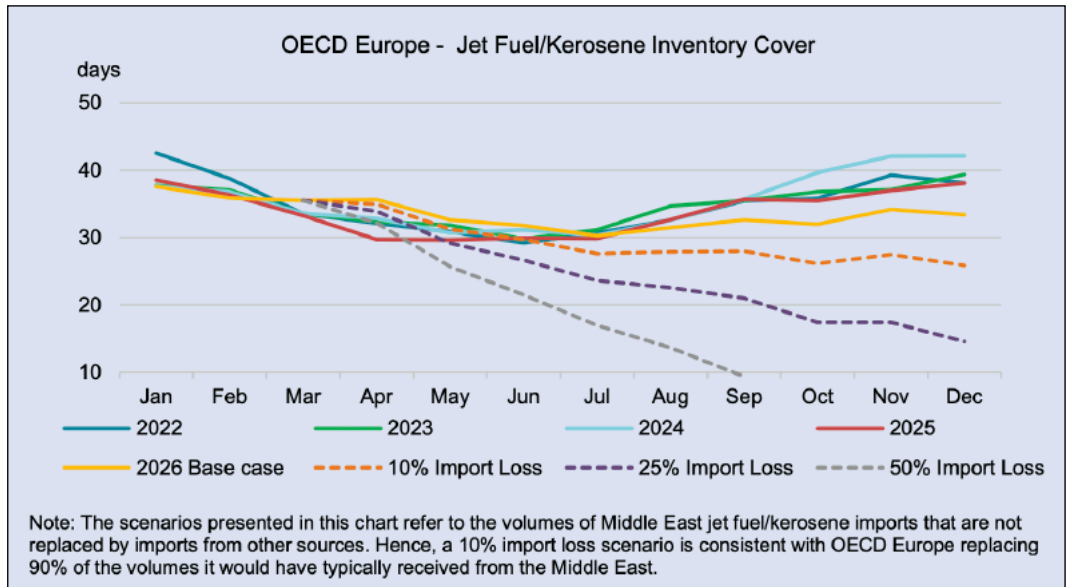
¹¹ S&P Global: Flight capacity cuts hit Europe and Asia amid high jet fuel prices, 22. April 2026; Reuters 17.April 2026; IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026; Vortexa: Lack of alternative supply pressures jet fuel markets, 16.April 2026.

¹² S&P Global: Flight capacity cuts hit Europe and Asia amid high jet fuel prices, 22. April 2026.

¹³ S&P Global: Europe's refineries in 'max jet mode' as Middle East imports dwindle: Shell official, 22. April 2026.

¹⁴ IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026.

Abb. Kerosin-Szenarien der IEA: Die kritische Marke liegt bei 23 Tagen

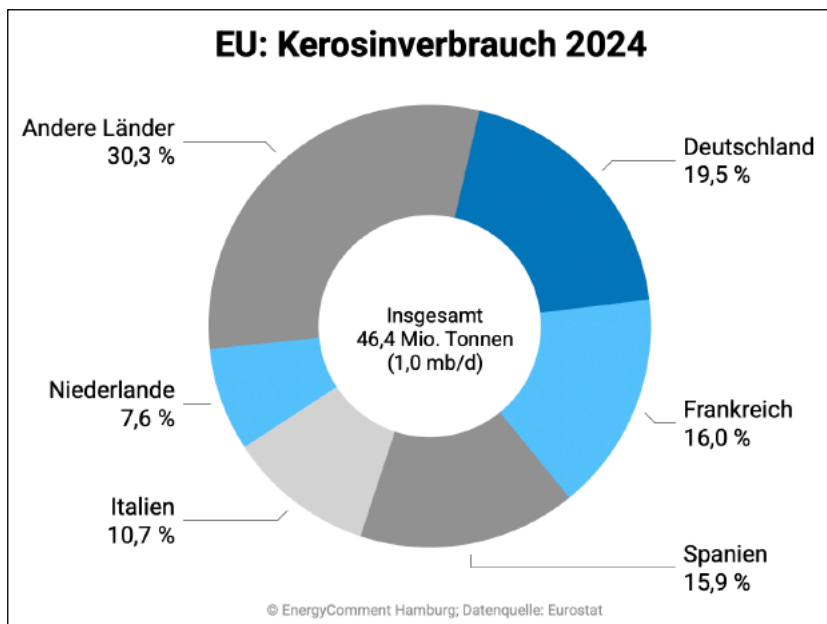


Quelle: IEA: Oil Market Report April 2026, Paris 2026

5. EU: Der Kerosinmarkt vor der Krise (Eurostat)

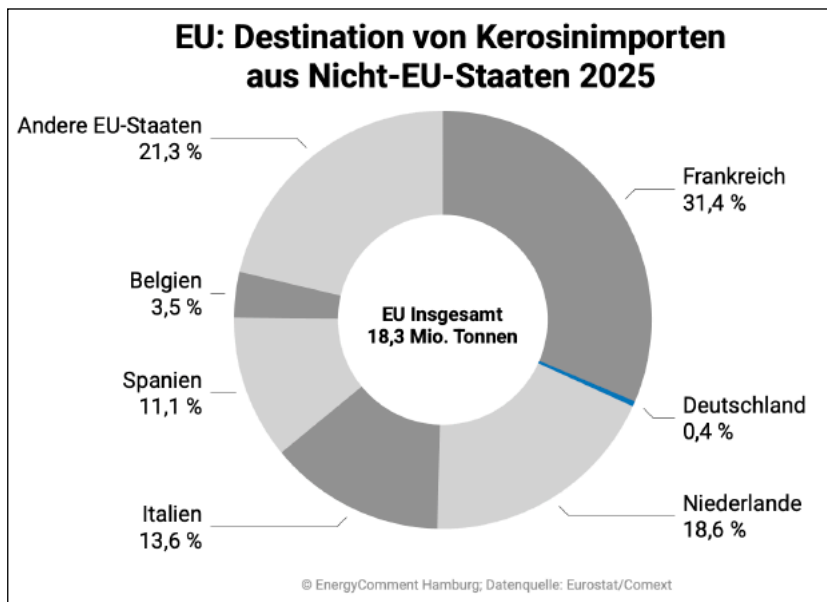
Die EU verbrauchte nach Zahlen von Eurostat im Jahr 2024 46,4 Mio. Tonnen Kerosin (1,0 mb/d). Das sind etwa 13 Prozent des Weltverbrauchs. Der größte Markt in der EU ist Deutschland (19,5 Prozent der EU-Mengen) gefolgt von Frankreich und Spanien.

Zahlen für das Jahr 2025 liegen noch nicht vor. Aktuellere Daten der IEA und anderer Quellen legen nahe, dass der Verbrauch inzwischen nur sehr leicht auf ca. 47,0 Mio. Tonnen zugelegt hat.



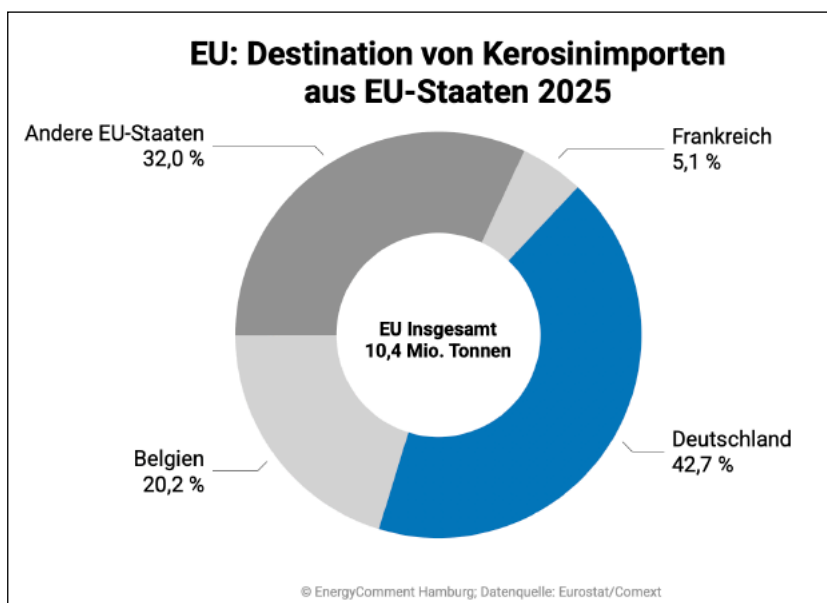
Die EU betreibt einen regen Außenhandel mit Kerosin, sowohl **zwischen den EU-Staaten als auch mit Drittstaaten**.

Von Staaten außerhalb der EU kamen im Jahr 2025 18,3 Mio. Tonnen Kerosin in die EU. Sie deckten **knapp 40 Prozent des Kerosinbedarfs der EU**. Diese Importe aus Drittstaaten gingen vor allem nach Frankreich und in die Niederlande. Die deutschen Direktimporte sind verschwindend gering (0,4%).



Aber auch zwischen den EU-Staaten wird Kerosin in großen Mengen gehandelt. Im letzten Jahr waren es 10,4 Mio. Tonnen.

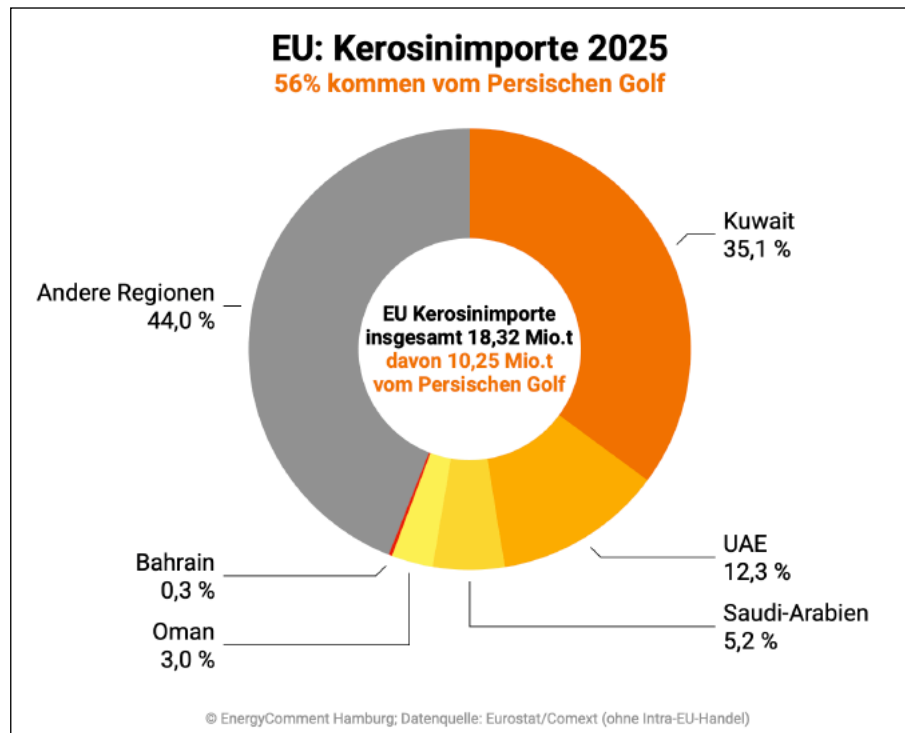
Fast die Hälfte davon wurde von Deutschland importiert. Hier handelt es sich ganz überwiegend um Kerosinimporte aus den Raffinerien und Seehäfen der Niederlande, die ihrerseits Kerosin aus Rohölimporten produzieren oder direkte Kerosinimporte abwickeln.



6. Importe vom Persischen Golf im Jahr 2024

Die EU ist stark von Kerosinimporten aus der Krisenregion abhängig. **Vom Persischen Golf kamen im Jahr 2025 10,25 Mio.t Kerosin in die EU. Das waren 56% der gesamten Kerosinimporte.**

Diese Importe deckten 22 Prozent der Kerosinnachfrage in der EU. Die Sperrung der Straße von Hormus blockiert also etwa ein Fünftel der Kerosinversorgung in der EU.



Kerosin stellt allerdings nur ein Importsegment dar. Die EU ist fast vollständig von Ölimporten aus aller Welt abhängig. Einem Verbrauch von 504 Mio. Tonnen Öl steht eine Eigenförderung von lediglich 16 Mio. Tonnen Öl gegenüber. Das entspricht einer Importabhängigkeit von 97 Prozent. In Deutschland sieht es bei einer Importabhängigkeit von 98 Prozent nicht besser aus.

Auch hier spielt der Persische Golf eine wichtige Rolle, da die Raffinerien der EU aus Rohöl eine Vielzahl von Ölprodukten herstellen, darunter auch Kerosin.

Zusätzlich zur Abhängigkeit durch direkte Kerosinimporte aus der Krisenregion besteht also auch eine indirekte Abhängigkeit durch die Rohölimporte aus der Region. Die EU importierte im Jahr 2024 64,3 Mio.t Rohöl vom Persischen Golf. Davon landeten 6,1 Mio.t in Deutschland.

Insgesamt importierte die EU 97,0 Mio.t Rohöl und Ölprodukte (Kerosin, Diesel u.a.) vom Persischen Golf (davon 7,2 Mio.t nach Deutschland). Das entspricht knapp 20 Prozent der Ölnachfrage der EU.¹⁵

¹⁵ Quelle: Eurostat. Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2024.

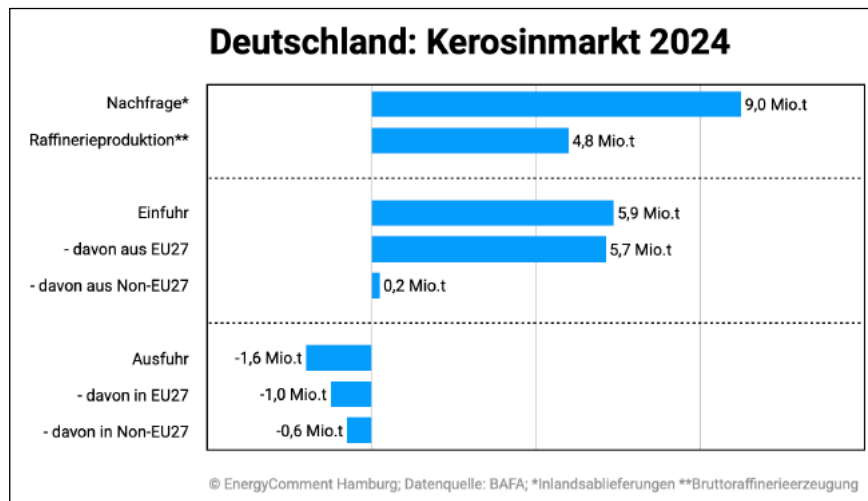
7. Die Kerosinversorgung in Deutschland

7.1 Die Mengenbilanz

In Deutschland stieg der Absatz von Kerosin im letzten Jahr von 9,0 Mio. Tonnen (2024) auf 9,4 Mio. Tonnen (2025).¹⁶ Das entspricht etwa 10 Prozent des deutschen Ölverbrauchs.

Das folgende Schaubild zeigt die Struktur der Kerosinversorgung für das Jahr 2024. Die Raffinerien in Deutschland produzierten im Jahr 2024 4,8 Mio.t Kerosin. Damit könnte rechnerisch 53% der Nachfrage gedeckt werden, aber ein großer Teil der Produktion (1,6 Mio.t) wird exportiert. **Die inländischen Raffinerien decken nur 36 Prozent des deutschen Kerosinbedarfs. Deutschland ist daher zu 64% von Kerosinimporten abhängig.**¹⁷

Die Lücke muss durch hohe **Kerosinimporte** im Umfang von 5,9 Mio.t geschlossen werden. **Der weitaus größte Teil davon kam im Jahr 2024 aus den Niederlanden. Die Niederlande sind jedoch ihrerseits von Rohölimporten aus aller Welt und von Kerosinimporten aus der Krisenregion abhängig.**¹⁸



¹⁶ AG Energiebilanzen: Energieverbrauch in Deutschland. Daten für das 1. bis 4. Quartal 2025, März 2026.

¹⁷ Das sind Zahlen für das Jahr 2024. Die Situation hat sich im Jahr 2025 und Anfang 2026 allerdings nicht stark verändert. Genaue Zahlen sind nicht bekannt oder nicht veröffentlicht worden. Die zuständige Behörde (BAFA) stoppte im September 2025 ihre jahrzehntelange Berichterstattung (Amtliche Mineralölstatistik). Auf der Webseite des Verbandes en2x (Mineralölwirtschaftsverband) werden nur Zahlen bis zum Jahr 2024 gezeigt. Generell ist die Datenlage unbefriedigend, wie AG Energiebilanzen und en2x feststellen. Weder die Zahlen für 2024 noch die Zahlen für 2025 scheinen die Realität im Detail genau widerzuspiegeln. Vgl. Matthias Bittkau (en2x): Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen - Wintertagung, 15. Dez. 2025.

¹⁸ Eurostat: 2,6 Mio.t (2024).

7.2 Die deutschen Kerosinvorräte

Die gesamten Kerosinlager Deutschlands hatten Ende Februar 2026 einen Bestand von 1,39 Mio. Tonnen. Das ist eine durchschnittliche Höhe. Die Menge umfasst sowohl die kommerziellen Kerosinvorräte, als auch die nationalen, strategischen Reserven (EBV/IEA), die zuletzt einen Umfang von knapp unter 1 Mio. Tonnen hatten.¹⁹

Die Bafa meldete für Juni 2025 einen ähnlichen Wert von 1,34 Mio. Tonnen. Bafa/en2x meldeten zuletzt für den Dezember 2024 etwas detailliertere Zahlen. Demnach standen die Kerosinvorräte bei 1,40 Mio. Tonnen, davon 1,17 Mio. Tonnen im Inland.

Die Menge von 1,39 Mio.t könnte den durchschnittlichen Tagesbedarf **rein rechnerisch für 7-8 Wochen** decken. In der Praxis sind es allerdings deutlich weniger:

- Die Tanks haben Mindestfüllstände und sind regional nicht gleich verteilt. Hinzu kommt, dass die Bestände seit Ende Februar aufgrund der hohen Preise und der Importausfälle weiter gesunken sein dürften.
- Der Verbrauch steigt demnächst aus saisonalen Gründen. Im Winter werden in Deutschland nur ca. 600.000 Tonnen pro Monat abgesetzt; im Sommer jedoch über 850.000 Tonnen.
- Bei den strategischen Reserven kann ein erheblicher Teil nicht freigegeben werden, da im Notfall für die Behörden und wichtige private Dienstleister ausreichende Vorräte vorgehalten werden müssen.

Die aktuellen Lagerbestände können einen reibungslosen Ablauf des Luftverkehrs in Deutschland **daher in der Praxis voraussichtlich nur für 3-4 Wochen decken**.

7.3 Deutsche Importe und Exporte von Kerosin im Jahr 2025

Neben den oben genannten Zahlen aus der Amtlichen Mineralölstatistik meldet auch das Statistische Bundesamt (Destatis) für 2024 und 2025 Zahlen zum deutschen Außenhandel mit Kerosin.

Es gibt hier allerdings deutliche Abweichungen:

- Destatis meldet für das Jahr 2024 Kerosinimporte von 4,9 Mio.t und Kerosinexporte von 2,0 Mio.t. Netto wurden also nur 2,9 Mio.t Kerosin importiert.
- Die Amtliche Mineralölstatistik (Bafa, siehe oben) meldete hingegen höhere Kerosinimporte (5,9 Mio.t) und geringere Kerosinexporte (1,6 Mio.t). Der Nettozufluss aus dem Ausland liegt hier bei 4,3 Mio.t.

¹⁹ Vgl. www.jodidata.org; www.bafa.de, FAZ vom 21. April 2026.

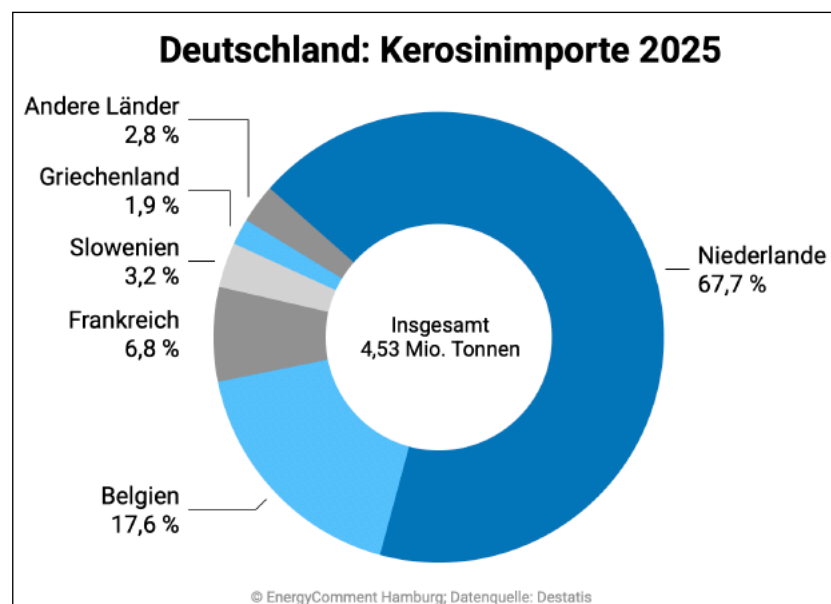
Die Unterschiede sind vor allem auf die Erhebungssysteme zurückzuführen. Während die Amtliche Mineralölstatistik Stoffströme meldepflichtiger Unternehmen erfasst, stützt sich das Destatis auf Zollanmeldungen bzw. Intrastat-Meldungen zwischen EU-Staaten.

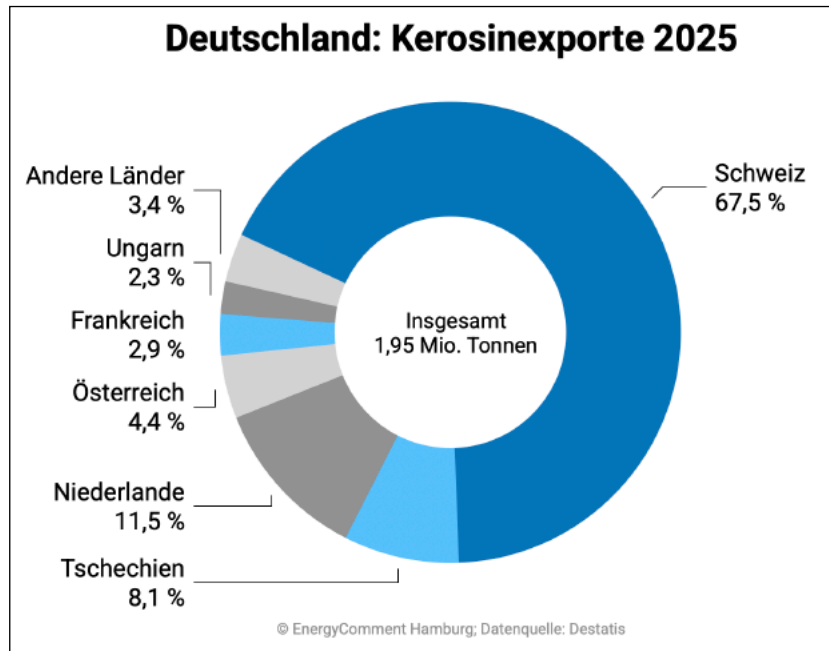
Das führt bei internationalen Flügen, die über grenzüberschreitende Pipelineimporte (CEPS oder RMR) direkt versorgt werden, zu Diskrepanzen. Sie können in der Stoffstromanalyse auftauchen, aber nicht in der Außenhandelsstatistik, wo die Meldungen zudem zeitlich verzögert oder unvollständig erfolgen könnten.

Allerdings ist auch der umgekehrte Fall möglich, wenn ein meldepflichtiges Unternehmen im Sinne der Amtlichen Mineralölstatistik Kerosinimporte in Rotterdam zollrechtlich abschließt, aber noch nicht über die Grenze nach Deutschland importiert. Auch die Behandlung von Re-Exporten kann dann unterschiedlich ausfallen.

Wir zeigen hier die aktuellsten Zahlen des Destatis für das Jahr 2025:

- Deutschland importiert **kein Kerosin auf direktem Weg aus der Krisenregion** am Persischen Golf.
- **Über zwei Drittel** der Importe kommen aus den **Niederlanden**. Auch Belgien ist eine wichtige Importquelle. Deutschland ist daher **indirekt stark von Kerosinimporten aus der Krisenregion abhängig**, die über die Seehäfen der Niederlande abgewickelt werden oder die aus Rohöl in den niederländischen Raffinerien produziert werden. Die **Niederlande und Belgien** importierten im Jahr 2025 **2,7 Mio.t Kerosin aus der Krisenregion**. Die Niederlande importierte weitere **1,1 Mio.t Kerosin aus asiatischen Exportraffinerien** (Indien, Südkorea, China).
- Die deutschen Kerosinexporte gehen überwiegend in die **Schweiz**. Sie können nicht ohne Weiteres für die inländische Versorgung genutzt werden, ohne den Luftverkehr im Nachbarland stark zu beeinträchtigen.



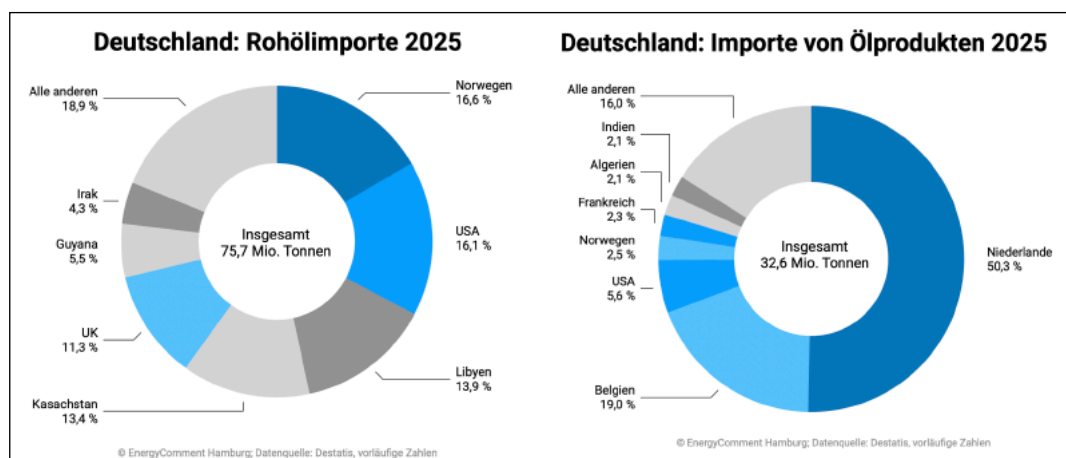


7.4 Die gesamten deutschen Ölimporte aus der Krisenregion

Im Jahr 2025 importierte Deutschland laut Destatis **7,3 Prozent seines Rohöls aus der Krisenregion und 2,0 Prozent seiner Ölprodukte** vom Persischen Golf. Die Kerosinimporte liegen, wie oben bereits erwähnt, bei Null.

Deutschland bezog sein **Rohöl** im letzten Jahr vor allem aus Norwegen, den USA, Libyen, Kasachstan und Großbritannien. Allerdings ist aktuell ein Teil der Importe aus Kasachstan gefährdet, da Russland den Transit über die Druschba-Pipeline ab Mai 2026 stoppen will.²⁰

Die **Ölprodukte** kommen vor allem aus den Niederlanden, dabei zum großen Teil aus niederländischen Raffinerien, die ihrerseits von Rohölimporten aus aller Welt abhängig sind. An zweiter Stelle steht Belgien, gefolgt von den USA.



²⁰ Reuters 22. April 2026.

7.5 Krisenszenario für die Kerosinversorgung in Deutschland

Wie könnte die Entwicklung in den nächsten Wochen und Monaten aussehen? Wie viel Kerosin sollte vorsorglich eingespart werden, um unerwartete Engpässe im Sommer zu vermeiden?

In ein Krisenszenario fließen unvermeidlich eine Reihe von Annahmen ein.

- Wir gehen davon aus, dass die Straße von Hormus weiterhin blockiert bleibt.
- Die Rohölversorgung der EU bleibt vorerst gesichert. Die Lieferstruktur ist relativ günstig und die nationalen Reserven können eventuelle Ausfälle für eine Reihe von Monaten überbrücken.
- In Asien jedoch werden die exportorientierten Raffinerien ihre Kerosinexporte weiter einschränken müssen.
- Die deutsche Kerosinversorgung war vor dem Irankrieg zu zwei Dritteln von Importen abhängig, die zu 85% aus den Niederlanden und Belgien stammten. Beide Länder exportieren zusammen 10 Mio.t Kerosin (2025) und beziehen ihrerseits 3,8 Mio.t Kerosin aus der Krisenregion und aus asiatischen Exportraffinerien (2025).
- Diese Importströme sind weitgehend versiegt und ausreichender Ersatz ist nicht in Sicht, so dass die Kerosinexporte aus den Niederlanden und Belgien in Drittländer, also vor allem Richtung Deutschland, voraussichtlich stark reduziert werden müssen.
- Wir gehen daher in diesem Krisenszenario davon aus, dass ab Juni 30-50 Prozent der Kerosinimporte Deutschlands und damit **20-30 Prozent der Kerosinversorgung akut gefährdet sind**.
- Da die verfügbaren Kerosinvorräte sehr gering sind (vgl. Kap.7.2), sollten vorsorglich schon jetzt Maßnahmen geplant werden, um 30 Prozent des Kerosinverbrauchs einsparen zu können.