ASIEN 02.04.2026 | Christoph P. Mohr

Wenn Gas knapp wird

Ein Engpass im Golf reicht: Die Hormus-Krise zeigt, wie anfällig Indiens wirtschaftlicher Aufstieg bleibt.

Indiens wirtschaftspolitische Planer hatten im letzten Jahr durchaus Grund zur Zufriedenheit: Das Wachstum lag stabil bei rund sieben Prozent, die Rupie hatte sich gefestigt, die Kerninflation war rückläufig, das Fiskaldefizit wurde gedrückt und der Konsolidierungspfad eingehalten. Im Januar 2026 wurde ein historisches Freihandelsabkommen mit der Europäischen Union unterzeichnet – nach zwei Jahrzehnten Verhandlungen. Die Erfolge Indiens sorgten auch dafür, dass das Land seinen Anspruch als aufstrebende Großmacht endgültig untermauern konnte. Doch diese Stabilität war trügerischer, als sie erschien.

Dann starteten die Vereinigten Staaten und Israel am 28. Februar die Operation *Epic Fury* gegen den Iran und lösten eine Kette von Ereignissen aus, die möglicherweise den schwersten externen Schock für Indiens Makroökonomie seit Jahren darstellt. Was diese Ereignisse sichtbar machen, ist mehr als ein Energiepreisschock: Sie legen eine strukturelle Verwundbarkeit frei, die Indiens Wachstumsmodell trotz seiner Binnenstärke kennzeichnet. Doch so robust die Inlandsnachfrage auch ist – Indiens Energieversorgung, seine Rücküberweisungen und etwa ein Fünftel seiner Exportmärkte hängen an einer Region, die es nicht kontrolliert. Um diese Achillesferse freizulegen, genügt ein einziger geopolitischer Engpass: die Straße von Hormus. Damit wird Geopolitik zur unmittelbaren Wachstumsbedingung.

Kaum eine große Volkswirtschaft ist so stark importabhängig wie Indien.

Der erste Schlag trifft den Energiesektor. Kaum eine große Volkswirtschaft ist so stark importabhängig wie Indien: 88 Prozent seines Rohöls bezieht das Land aus dem Ausland, davon 54 Prozent über die Route durch Hormus. Gleiches gilt für rund 60 Prozent des Erdgases (LNG) und sogar 90 Prozent des Flüssiggases (LPG), das als Kochenergie für Hunderte Millionen Haushalte dient. Als der Tankerverkehr durch die Meerenge Anfang

März zum Erliegen kam und über 150 Schiffe aus Angst vor iranischen Angriffen vor Anker gingen, traten nahezu sofort Versorgungsengpässe und Preissteigerungen bei LPG auf. Der Brent-Öl-Preis überschritt erstmals seit vier Jahren wieder die Marke von 100 Dollar pro Barrel.

Goldman Sachs, das Indien zuvor ein künftiges Wachstum von mehr als sieben Prozent prognostiziert hatte, senkte seine Erwartungen innerhalb von drei Wochen zweimal, schließlich auf 5,9 Prozent. Diese Revision um mehr als einen Prozentpunkt ist nahezu vollständig auf höhere Ölpreise, unterbrochene Lieferketten und deren Folgewirkungen zurückzuführen. Modellrechnungen der *Federal ReserveBank of Dallas* zeigen: Würde die Straße von Hormus geschlossen, könnte das globale Wachstum im zweiten Quartal 2026 um annualisiert 2,9 Prozentpunkte sinken. Für eine Volkswirtschaft wie Indien wirkt jeder Ölpreisanstieg wie eine direkte Wachstumsbremse: höhere Importkosten, steigende Inflation, ein wachsendes Leistungsbilanzdefizit. Die Rupie, die bereits vor der Krise unter Druck stand, könnte die Marke von 95 pro Dollar durchbrechen – in Extremszenarien sogar deutlich darüber hinaus. Die Währungsabwertung verteuert wiederum Importe – von Flugtreibstoff über Petrochemikalien bis hin zu Elektronikkomponenten – und belastet sowohl Unternehmensgewinne als auch Haushaltseinkommen. Damit wird aus einem externen Schock rasch ein innenpolitisches Problem.

Als Nächstes folgt die Inflation. Goldman Sachs erwartet nun für 2026 eine Teuerungsrate von 4,6 Prozent statt zuvor 3,9 Prozent. Damit bleibt sie zwar innerhalb des Zielkorridors der *Reserve Bank of India*, doch die Geschwindigkeit der Anpassung beunruhigt die Politik. Es wird erwartet, dass die Zentralbank den Leitzins um 50 Basispunkte anheben wird – eine Maßnahme, die unter normalen Umständen angesichts einer sich bereits abkühlenden Konjunktur nicht erforderlich gewesen wäre. Das Dilemma ist offensichtlich: Indien muss die Kreditkosten erhöhen, während steigende Importpreise gleichzeitig Margen und Einkommen unter Druck setzen. Die Sorge vor einer stagflationären Entwicklung wächst, insbesondere wenn die Ölpreise länger hoch bleiben.

Was diese Krise strukturell von früheren Ölschocks unterscheidet, ist die besondere Rolle des Nahen Ostens für Indien. Die Region fungiert nicht nur als zentraler Energielieferant, sondern ist zugleich Indiens größter Exportmarkt – auf den rund 13 Prozent der Warenexporte entfallen – sowie die wichtigste Quelle von Rücküberweisungen und die Heimat von etwa neun Millionen indischen Arbeitsmigranten. In früheren Krisen führten hohe Ölpreise zu höheren Einnahmen in den Golfstaaten, die

über Rücküberweisungen und Nachfrage teilweise nach Indien zurückflossen. Diesmal ist genau diese Stabilisierung unterbrochen: Die Infrastruktur in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Katar und Saudi-Arabien wurde beschädigt, der Handel gestört und indische Arbeitskräfte sind direkt gefährdet. Indien erhielt 2024/25 Rekordüberweisungen in Höhe von 135 Milliarden Dollar, davon 38 Prozent aus der Golfregion. Zum Vergleich: Der gesamte bilaterale Warenhandel zwischen Indien und den USA lag zuletzt bei etwa 200 Milliarden US-Dollar jährlich. Goldman Sachs bezeichnet dies als „dreifach negativen Effekt“: steigende Importkosten, sinkende Exporteinnahmen und rückläufige Rücküberweisungen – gleichzeitig.

Das EU-Indien-Freihandelsabkommen, das zu Recht im Januar 2026 als geopolitischer Meilenstein gefeiert wurde, bleibt intakt – doch die Krise trübt das Umsetzungsklima. Europäische Regierungen, die mit einem eigenen Energiepreisschock kämpfen, haben weniger politische Kapazitäten für Ratifizierungsdebatten. Der wirtschaftliche Hebel, den Indien in den Verhandlungen hatte – sein Wachstumsvorsprung vor anderen großen Märkten – ist durch die Wachstumsrevisionen vorübergehend geschwächt. Zeitgleich konkurriert Europa mit Asien um alternative Lieferungen, während der fiskalische und politische Spielraum für Handelsliberalisierung schwindet.

Strategische Autonomie, Indiens außenpolitisches Markenzeichen, stößt dort an ihre Grenzen, wo Abhängigkeiten existieren.

Indiens diplomatische Reaktion war geschickt: Außenminister S. Jaishankar führte mehrere Gespräche mit seinem iranischen Amtskollegen, und Teheran gewährte am 26. März eine partielle Ausnahme: Schiffe „befreundeter Staaten“ – darunter Indien – dürfen die Meerenge weiterhin passieren. Die indische Marine eskortierte mehrere LPG-Tanker im Rahmen der Operation *Urja Suraksha*. Doch diese Lösungen sind fragil: Die Ausnahme kann jederzeit widerrufen werden, alternative Routen sind unsicher, und Umwege erhöhen die Kosten erheblich. Die Ausnahme illustriert zudem ein Dilemma: Strategische Autonomie, Indiens außenpolitisches Markenzeichen, stößt dort an ihre Grenzen, wo Abhängigkeiten existieren. Auch deshalb sondiert Neu-Delhi infolge der Krise erstmals seit 2022 wieder direkte LNG-Käufe aus Russland – eine Notlösung, die das Dilemma vertieft, nicht auflöst. Weitere Alternativen wie US-LNG oder Lieferungen aus afrikanischen Staaten bestehen zwar, sind

jedoch ebenfalls mit Unsicherheiten verbunden.

Mittelfristig liegt das größere Risiko in einer strukturellen Verfestigung der Krise. Indiens strategische Ölreserven liegen unter dem internationalen Richtwert von 90 Tagen. Auch die Düngemittelversorgung steht unter Druck, da Indien etwa 40 Prozent seines Harnstoffs aus der Golfregion bezieht. Steigende Preise und mögliche Störungen der Aussaat könnten die Lebensmittelpreise weiter erhöhen. Fiskalisch ist die Lage angespannt: Bei Ölpreisen über 10 Dollar könnten Energie- und Düngemittelsubventionen mehr als einen Prozent des BIP ausmachen – zulasten öffentlicher Investitionen, die bisher ein zentraler Wachstumstreiber waren. Die Notwendigkeit der kurzfristigen Stabilisierung droht so langfristige Investitionen zu verdrängen.

Indiens makroökonomische Erfolgsgeschichte der vergangenen Dekade ruhte auf mehreren Pfeilern: auf einer wachsenden Mittelschicht als Motor der Binnenkonjunktur, auf staatlich getriebenen Infrastrukturinvestitionen, auf einem boomenden Dienstleistungsexport und auf steigenden Auslandsdirektinvestitionen im Zuge globaler China-Diversifizierung. Hinzu kamen günstige externe Bedingungen – niedrige Energiepreise, stabile Golfwirtschaften und verlässliche Rücküberweisungen. Die Hormus-Krise greift nicht alle diese Pfeiler an. Doch sie legt den verwundbarsten offen: jene Sektoren, die Energie als direkte Produktionsgrundlage benötigen oder von der Nachfrage aus den Golfstaaten abhängen. Dazu zählt erstens die Landwirtschaft, die ohne subventionierten Diesel und erschwingliche Düngemittel nicht funktioniert. Zweitens die Luftfahrt, deren Betriebskosten zu 35 bis 40 Prozent aus Kerosin bestehen. Drittens die Chemie- und Petrochemieindustrie, die auf Naphtha und Erdgas als Rohstoffe angewiesen ist. Und schließlich der Textil- und Schmucksektor, dessen Exportmärkte in den Golfstaaten nun selbst unter Druck stehen.

Die Hormus-Krise ist damit mehr als ein externer Schock – sie ist ein Stresstest für Indiens gesamtes Wachstumsmodell. Wer in einer multipolaren Welt als Pol gelten will, muss beweisen, dass das eigene Wachstumsmodell externe Schocks aushält. Die Hormus-Krise mahnt zur Bescheidenheit: Solange Haushaltsdefizit, Währungsstabilität und Energieversorgung so empfindlich auf einen fernen Engpass reagieren, bleibt Indiens künftiger Großmachtstatus eine reale Zielmarke, er ist aber noch nicht gesichert. Die Meerenge ist an ihrer engsten Stelle nur 33 Kilometer breit. Indiens wirtschaftspolitischer Handlungsspielraum derzeit ist kaum breiter.



Christoph P. Mohr
Delhi

Christoph P. Mohr leitet das Indien-Büro der Friedrich-Ebert-Stiftung in Delhi. Zuvor war er Regionaldirektor der FES in Kasachstan und Usbekistan. Er ist Mitherausgeber des Bandes *Flucht, Migration und die Linke in Europa* (Dietz 2017).