



Noida, April 2026. Schlange stehen fürs Kochgas AMARJEET KUMAR SINGH picture alliance/anadolu

# Indiens Energienotstand in Zeiten des Irankriegs

von Samrat Choudhury

Ende Mai ging in indischen sozialen Medien ein verwickeltes Handyvideo viral. Das in Gorakhpur (Bundesstaat Uttar Pradesh) aufgenommene Video zeigte endlose Reihen roter Gasflaschen und die Schlangen von Menschen, die die Behälter zur Ausgabestelle gebracht hatten. Sie harrten nächtens aus, einige unter Moskitonetzen gegen die blutdürstigen Insekten, die das Warten bei 40 Grad Hitze zur Qual machen.

Die Leute sind gekommen, um ihre leeren Flüssiggasflaschen gegen volle zu tauschen, damit sie wieder kochen können. Seit der Irankrieg die Öl- und Gastransporte durch die Straße von Hormus unterbrochen hat, warten sie immer häufiger vergebens.

Die Knappheit von Flüssiggas (LPG) war das erste Anzeichen für eine kriegsbedingte Krise. Schon kurz nach Beginn der Kampfhandlungen liefen in den Medien und sozialen Netzwerken Berichte aus ganz Indien über lange Warteschlangen wie in Gorakhpur. Obwohl die täglichen Flüssiggasimporte um 397 000 Barrel zurückgegangen waren,<sup>1</sup> versicherte die Regierung, die Versorgung mit LPG sei „zu 100 Prozent“ garantiert.

Für die 5 Prozent der Konsumenten, die sogenanntes Rohrgas beziehen, traf das durchaus zu: Sie wurden weiterhin versorgt, und das zu stabilen Preisen. Doch die rund 95 Prozent, die mit LPG kochen, das sie per Abo von einem Gasversorgungsunternehmen beziehen, mussten zum Teil lange Warteschlangen in Kauf nehmen. Aber auch für sie blieb Flüssiggas weitgehend erhältlich, nur nicht sofort: In den Städten konnten sie eine neue 14-Kilogramm-Flasche nur alle 25 Tage – statt wie bisher alle 21 Tage – bestellen, auf dem Land sogar nur alle 45 Tage. Dadurch konnte die Gesamtnachfrage einigermaßen bedient werden.

Ernstere Versorgungsprobleme und rapide verteuerte Gasflaschenpreise bekamen meist nur die Armen und Marginalisierten zu spüren, die nicht als Abokunden bei den Gasversorgern registriert sind. Sie waren gezwungen, ihr Gas auf dem Schwarzmarkt zu kaufen. Dort kletterte der Preis für eine Flasche, die offiziell 913 Rupien kostet, schon Mitte März auf über 2500 Rupien.

Die offiziellen Preise für Kochgas, Benzin und Diesel blieben dagegen zu nächst unverändert. Das lag nicht zu

letzt daran, dass im April in vier heiß umkämpften Bundesstaaten Parlamentswahlen stattfanden – unter anderem in Westbengalen, das für die Bharatiya Janata Party (BJP) von Premierminister Narendra Modi besonders wichtig war. Deshalb passte der Regierungspartei ein Anstieg der Spritpreise nicht ins Konzept.

Offiziell regelt in Indien seit 2014 der Markt die Kraftstoffpreise, doch tatsächlich werden sie weiterhin von der Regierung kontrolliert: Sie legt den Steuersatz fest und indirekt auch den Grundpreis. Rund 90 Prozent des Tankstellennetzes für Benzin und Diesel sind in den Händen staatseigener Vertriebsunternehmen – eine Hinterlassenschaft der sozialistischen beeinflussten „Mischwirtschaft“ des Landes. Diese Unternehmen nahmen zu Beginn des Irankriegs tägliche Verluste von rund 10 000 Millionen Rupien in Kauf, um die Verbraucherpreise konstant zu halten.

Inzwischen sind die Wahlen vorbei, die BJP hat in Westbengalen gewonnen – und die Preise steigen. Anfang Juni wurde der offizielle Preis für eine Gasflasche auf 942 Rupien erhöht. Für die größeren gewerblichen Gasflaschen (19 Kilogramm) kletterte der Preis von 2078,50 auf 3113,50 Rupien. Bereits am 15. Mai erhöhte die Regierung auch die Preise für Benzin und Diesel. In nicht einmal zwei Wochen folgten drei weitere Preissprünge. In Neu-Delhi kosteten Ende Mai ein Liter Benzin 102,12 Rupien und ein Liter Diesel 95,20 Rupien.

## Kochgas und Kerosin

Noch steiler ist der Preisanstieg des Kerosins. Der Preis, den internationale Fluggesellschaften in Neu-Delhi bezahlen müssen, hat sich von Anfang Februar bis Anfang Mai fast verdoppelt – er ist von 778,85 auf 1511,86 US-Dollar pro Kiloliter gestiegen. Deutlich niedriger liegen die staatlich regulierten Preise des Flugbenzins für Inlandsflüge. Dennoch sind auch die Ticketpreise auf vielen stark frequentierten Inlandsrouten gegenüber dem Frühjahr 2025 massiv gestiegen.

Härter trifft es jedoch den internationalen Flugbetrieb. Wegen der Unsicherheit im Luftraum über den Nachbarländern Pakistan, Afghanistan und – weiter westlich – Iran müssen lange Umwege geflogen werden. Am 13. Mai gab Air India das Aussetzen von

Verbindungen zu einigen internationalen Zielen bekannt. Auf anderen Routen wurde die Zahl der Flüge reduziert. Der indische Verband der Luftfahrtunternehmen, dem die größten Airlines (Indigo, Air India und SpiceJet) angehören, warnte Ende April, die indische Luftfahrtbranche stehe wegen der zunehmenden finanziellen Belastung „kurz vor der Einstellung des Betriebs“.

Als weitere Belastung kam hinzu, dass der Kurs der Rupie abstürzte. Am 20. Mai erreichte er mit 96,96 Rupien für einen US-Dollar den tiefsten Stand aller Zeiten.<sup>2</sup> Das drückt auf die Bilanzen, denn die Fluggesellschaften müssen die Kerosinrechnungen, die Leasingraten für Flugzeuge und andere wichtige Kosten in Dollar begleichen.

Neuerdings hat sich die Lage etwas entspannt, denn Steuern wurden gesenkt und die Preise des Kerosins, das die öffentlichen Unternehmen vermarkten, für internationale Flüge um 27 Prozent reduziert. Aber langfristig bleibt es beunruhigend. Denn es gibt weitere Herausforderungen, die für die Wirtschaft wie für die Energiesicherheit Indiens höchste Gefahr bedeuten.

Bis Mai 2019 war Iran der drittgrößte Öllieferant Indiens. Der Handel wurde in Rupien und nicht in Dollar abgewickelt, bis die US-Sanktionen gegen Iran diesem vorteilhaften Geschäft ein Ende setzten. 2022 stiegen die indischen Raffinerien dann auf russisches Öl um, das wegen der westlichen Sanktionen gegen Russland zu günstigen Preisen angeboten wurde. Russland löste damit Iran als Indiens Hauptlieferant für billiges Öl ab.

„Indien bezog rund 37 Prozent seines Rohöls aus Russland, bis auch diese Bezugsquelle durch die US-Politik verschlossen wurde“, erläutert Kausik Deb, Leiter des Energy Policy Institute India an der University of Chicago. Im August 2025 verdoppelte US-Präsident Donald Trump den Zolltarif für indische Importgüter von 25 auf 50 Prozent, wobei er die zusätzlichen 25 Prozent als Strafe für die indischen Importe russischen Öls deklarierte. Im Februar 2026 – kurz bevor der Supreme Court Trumps Zollpolitik für unrechtmäßig erklärte – einigte man sich auf einen Zollsatz von 18 Prozent.

Als Trump die Einigung mit Indien bekannt gab, schrieb er auf Truth Social, Modi habe „sich bereit erklärt, kein russisches Öl mehr zu kaufen und viel mehr Öl von den USA und potenziell aus Venezuela zu importieren“.

Indien hatte bereits angefangen, seine russischen Importe zurückzufahren, als Israel und die USA am 28. Februar den Irankrieg begannen. Dadurch fielen weitere wichtige Bezugsquellen wie Irak, Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate weg.

Ein zentrales Problem für Indien besteht darin, dass sich das Energieangebot just dann verknappt, als die inländische Nachfrage stark ansteigt. Am 28. April meldete der Wetterdienst AQI, dass die 50 heißesten Städte der Welt zum ersten Mal ausnahmslos in Indien lagen.<sup>3</sup> Schon jetzt, und es ist noch gar nicht Hochsommer, sind Temperaturen bis zu 45 Grad Celsius an der Tagesordnung. Damit geht der Strombedarf für Klimaanlagen steil in die Höhe. Am 22. Mai stieg die Lastspitze in Indien auf den Rekordwert von 271 Gigawatt, dieser Wert könnte im Juni noch übertroffen werden.

Zugleich braut sich über dem Pazifischen Ozean ein „Superniño“ zusammen. Damit könnte Indien ein längerer und noch heißerer Sommer bevorstehen als in den vergangenen Jahren. Wegen der Höllentemperaturen ist vermehrt mit Stromausfällen zu rechnen, da die Netze durch den steigenden Bedarf überlastet sind. Deshalb sieht man in den Städten überall Dieselgeneratoren herumstehen, die bei Stromausfällen sicherstellen, dass in Wohnanlagen, Einkaufszentren und Büros die Lichter nicht ausgehen und die Klimaanlagen weiterlaufen.

Trotz der riesigen Zahl dieser nichtindustriellen Dieselgeneratoren verbrauchen sie nur rund 6,4 Prozent des indischen Gesamtbedarfs. Den Löwenanteil von 70 Prozent verschlingt der Verkehr auf Straße und Schiene. Beim Benzin beträgt dieser Anteil sogar 99,6 Prozent.

Seit 2003 ist das Land bemüht, neue Kraftstoffquellen zu erschließen, etwa durch vermehrte Beimischung von Ethanol. Seit Februar 2026 müssen Benzin und Diesel „bis zu 20 Prozent“ Ethanol zugesetzt werden. Doch das schafft nur neue Probleme: Ethanol wird in Indien hauptsächlich aus Rohrzucker und Getreide – etwa Reis und Mais – gewonnen, deren Anbau sehr wasserintensiv ist. Dabei zählt Indien heute zu den Ländern, die am stärksten unter Wasserknappheit leiden.

## Kampf ums letzte Barrel

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und einer wachsenden Wirtschaft wird der Bedarf des Landes an Öl wie an Frischwasser in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter stark zunehmen. Die Internationale Energieagentur (IEA) geht davon aus, dass Indien bis 2030 am stärksten zur steigenden Ölnachfrage beitragen wird, während die Nachfrage in den Industrieländern und in China langsamer steigen und dann sinken dürfte.<sup>4</sup>

Und der wachsende Bedarf betrifft nicht nur das Öl. Laut dem World Energy Outlook 2025 der IEA trägt Indien am stärksten zum weltweiten Wachstum des Energiebedarfs bei. Im bevölkerungsreichsten Land der Welt schreitet die Urbanisierung in rasantem Tempo voran.<sup>5</sup> Auch das Volksvermögen wächst. Für die nächsten zehn Jahre dürften in Indien mehr als 250 Millionen private Klimaanlagen hinzukommen. Auch werden sich immer mehr Menschen Autos, Motorroller und Motorräder leisten können. Die Zahl der Kraftfahrzeuge auf Indiens Straßen wächst jeden Tag um 60 000 bis 70 000, davon immer mehr mit Elektromotoren. Das lässt – zusammen mit dem steigenden Lebensstandard – den Strombedarf Indiens explodieren. Einen Teil dieses Bedarfs wird das Land aus erneuerbaren Quellen decken.

2025 verkündete die Regierung, sie habe das Ziel, dass 50 Prozent der installierten Stromerzeugungskapazität auf nichtfossile Energieträger entfallen, fünf Jahre schneller erreicht als geplant.<sup>6</sup> Aktuell machen die Erneuerbaren – unter anderem große Wasser-

kraftwerke – rund 48 Prozent der installierten Kapazität aus; 50 Prozent entfallen auf fossile Brennstoffe und 2 Prozent auf Atomkraft.

Beim tatsächlichen Verbrauch zeigt sich jedoch ein anderes Bild: Mehr als 70 Prozent des verbrauchten Stroms werden nach wie vor mit fossilen Brennstoffen erzeugt.<sup>7</sup> Das liegt daran, dass erneuerbare Quellen wie Solar- und Windenergie nur Strom liefern, wenn die Sonne scheint oder Wind weht. Da es an großen Speichereinrichtungen fehlt, entstehen Versorgungslücken, so dass für die „Grundlast“ nach wie vor Kohlekraftwerke eingesetzt werden.

Der Anteil der Erneuerbaren und der Atomkraft am Strommix wird in den kommenden Jahren weiterhin steigen. Bis 2050 will die indische Regierung die installierte Kapazität bei Kernkraftwerken von derzeit 8780 auf 100 000 Megawatt erhöhen. Für die Ölkonzerne bedeutet der Energieumstieg, dass die Nachfrage langsamer wächst. Die IEA geht davon aus, dass die weltweite Ölnachfrage 2030 ihren Gipfelpunkt erreichen, dann stagnieren und schließlich sinken wird.

Angesichts der allgemeinen Abkehr von fossilen Brennstoffen ist globale Knappheit nicht das Problem. Bis zum Beginn des Irankriegs ließ das Überangebot die Preise sinken. Anfang Januar kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 60 US-Dollar. Mit Beginn des Krieges stieg der Preis sprunghaft an.

Doch was ist es dann, das die neuerlichen geopolitischen Spannungen rund ums Öl anheizt, wenn es nicht die Knappheit des Angebots ist? „Es ist der Kampf um das letzte Barrel“, sagt der Energiepolitikexperte Deb: Erdölproduzenten und Förderländer wetteiferten darum, wer das letzte Barrel Öl verkaufen werde. Kein Unternehmen oder Land wolle am Ende auf Öl im Wert von Milliarden von Dollar sitzen bleiben. Deshalb wolle man, solange Öl noch nachgefragt wird, die Konkurrenten schleunigst aus dem schrumpfenden Markt drängen.

In diesem Wettbewerb spielt Indien eine wichtige Rolle, und deshalb ist es zugleich verwundbar. Das Land importiert 85 Prozent seines Rohölbedarfs, verfügt aber nach den USA, Russland und China über die weltweit viertgrößten Raffineriekapazitäten, vor allem für billige, „schwere“ Öle, wie sie etwa in Venezuela zu finden sind. Ende Mai besuchte US-Außenminister Rubio Indien und nur eine Woche später folgte die amtierende venezolanische Präsidentin Delcy Rodríguez. Eine verstärkte „Zusammenarbeit im Energiebereich“ stand ganz oben auf der Tagesordnung.

Für die globalen Ölgiganten wird Indien immer mehr zum unverzichtbaren Markt, weil das Land am stärksten zum globalen Wachstum der Nachfrage nach Öl beiträgt. Aber auch, weil Indien mit seiner Raffinerie-Industrie einen wichtigen, strategisch günstig gelegenen Hub für das Ölgeschäft darstellt.

Es handelt sich also um das Zusammenspiel mehrerer miteinander verknüpfter Faktoren: von Fragen der Energiegewende bis zur Geopolitik des „letzten Barrels“. Wie geschickt Neu-Delhi in diesem komplexen Umfeld operiert, wird darüber entscheiden, ob Szenen wie die nächtliche Warteschlange in Gorakhpur in Zukunft zum Alltag gehören werden.

<sup>1</sup> Rishi Ranjan Kala, „LPG supply disruption pulls India's March petroleum product imports to 8-year low“, thehindubusiness.com, 19. Mai 2026.

<sup>2</sup> Jaspreet Kalra, „Oil slump, central bank support manifest in rupee's three-day winning streak“, Reuters, 25. Mai 2026.

<sup>3</sup> „World Top Hottest Cities Belong to India – April 2026“, 28. April 2026.

<sup>4</sup> „India Oil Market Report“, Internationale Energieagentur.

<sup>5</sup> „World Energy Outlook 2025“, Internationale Energieagentur, 12. November 2025.

<sup>6</sup> „India's Renewable Rise: Non-Fossil Sources Now Power Half the Nation's Grid“, Ministry of New and Renewable Energy, 14. Juli 2025.

<sup>7</sup> „India Ranks third globally in Renewable Energy Installed Capacity: Shri Pralhad Joshi“, Ministry of New and Renewable Energy, 8. April 2026.

Aus dem Englischen von Andreas Bredenfeld

Samrat Choudhury ist Autor und Journalist.

© LMD, Berlin