

Kalifornien macht immer weiter mit der Zerstörung seiner Wirtschaft zugunsten einer *Net Zero*-Phantasterei

geschrieben von Chris Frey | 22. Juli 2025

[Ronald Stein, P.E.](#)

Der Beitrag Kaliforniens zu den weltweiten Emissionen ist als viertgrößte Volkswirtschaft der Welt nur ein kleiner Prozentsatz, etwa 0,75 %. Zum Vergleich: Wenn Kalifornien von einem „großen Erdbeben“ heimgesucht würde und der gesamte Staat in den Pazifischen Ozean stürzen würde, wäre dies ein Rückgang der weltweiten Emissionen um weniger als 1 %.

Wie von Californians for Energy Independence berichtet, wird die kalifornische Wirtschaft durch Öl und Gas [gestützt](#). Schauen wir uns also die Nachfrage des Staates nach Produkten und Transportkraftstoffen an, die so genannte erneuerbare Energien wie Wind und Sonne NICHT für die Gesellschaft erzeugen können, da sie NUR unter günstigen Wetterbedingungen Strom erzeugen können.

Der Benzin-, Diesel- und Flugtreibstoffmarkt an der Westküste ist von anderen Angebots- und Nachfragezentren isoliert, da Kalifornien eine Energieinsel ist, von den Staaten östlich der Sierra Mountains getrennt. Die Sierra Mountains sind eine natürliche [Barriere](#), die verhindert, dass der Staat über Pipelines Zugang zu dem überschüssigen Öl aus dem Fracking erhält. Daher ist die Westküste anfällig für unerwartete Ausfälle von Raffinerien an der Westküste, da sie nicht in der Lage ist, einen unerwarteten Lieferausfall durch die schnelle Lieferung zusätzlicher Produkte von außerhalb der Region auszugleichen.

Treibstoffbedarf

Der Bedarf an Treibstoff für Flughäfen, Schiffe, Autos und Lastwagen in Kalifornien wird von den Raffinerien des Bundesstaates in schwindelerregender Höhe gedeckt:

Flugzeugkraftstoff: Mit all seinen 145 Flughäfen, darunter 9 internationale Flughäfen und 41 Militärflughäfen, beläuft sich der Bedarf auf 13 Millionen Gallonen [ca. 50 Millionen Liter] Flugbenzin täglich. Mehrere dieser Flughäfen haben direkte Pipelines zu lokalen Raffinerien. Im Jahr 2019 verbrauchte Kalifornien 16,7 % des nationalen Gesamtverbrauchs an Flugzeugtreibstoff und ist damit der größte Verbraucher von Flugzeugtreibstoff in Amerika.

Benzin: Mit 30 Millionen Fahrzeugen ist Kalifornien der zweitgrößte Benzinverbraucher unter den 50 Bundesstaaten und verbraucht 42 Millionen Gallonen [ca. 160 Millionen Liter] Benzin pro Tag, gleich hinter Texas.

Diesel: Dieselkraftstoff ist der **zweitwichtigste** Kraftstoff für den Transport in Kalifornien. Täglich werden 10 Millionen Gallonen [ca. 40 Millionen Liter] Diesel verbraucht, um den Transport von Produkten aus drei der verkehrsreichsten Häfen in Amerika zu unterstützen.

Arizona und Nevada: Kalifornische Raffinerien decken 45 % des Kraftstoffbedarfs von Arizona und 88 % des Kraftstoffbedarfs von Nevada für Flughäfen, Pkw und Lkw, so dass jede Störung in Kalifornien Auswirkungen auf alle drei Staaten hat.

Die **Kraftstoffversorgungssysteme** der Raffinerien im Norden und Süden Kaliforniens sind nicht miteinander verbunden, so dass der Transport von Kraftstoff zwischen ihnen mit Tankern über das Meer erfolgen muss.

Steuern auf Treibstoffe

In Kalifornien zahlt man die höchsten **Treibstoff-Steuern** in den USA:

- Die Verbrauchssteuer auf Benzin in Kalifornien erhöht den Preis um \$0,60 pro Gallone.
- CA's „cap-and-trade“ Kohlenstoffsteuer fügt \$0.27 pro Gallone hinzu.
- CA's Reformulated Gasoline Mandat fügt 10-15 Cents pro Gallone hinzu.
- CA's Low Carbon Fuel Standard wird in naher Zukunft \$0,37 pro Gallone mehr kosten – und \$1,15 bis 2046!
- CA's „Summer Blend“-Kraftstoffanforderungen erhöhen den Benzinpreis in den wärmeren Monaten bis zu \$0,15 pro Gallone.

[1 Gallone = ca. 4 l]

Kalifornien verfügt über fast 400.000 Meilen an **Straßen**, die von den 30 Millionen **Fahrzeugen** des Staates genutzt werden. Diese Straßen sind in hohem Maße von den Steuern auf Kraftstoffe abhängig, die jährlich mehr als 8,8 Milliarden Dollar für die Planung, den Bau und die Instandhaltung der öffentlich finanzierten Straßen Kaliforniens **einbringen**. Mit den gleichen Benzinsteuereinnahmen werden auch viele Umweltprogramme und das Hochgeschwindigkeitsprojekt finanziert. Diese Einnahmequelle von 8,8 Milliarden Dollar aus der Kraftstoffsteuer wird

in den kommenden Jahren abnehmen, da in Kalifornien schwerere Elektrofahrzeuge vorgeschrieben werden, welche die leichteren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzen.

Da Kalifornien die höchsten Treibstoffkosten der Nation und die höchsten Stromkosten auf dem amerikanischen Festland hat, ist die Zahl der Obdachlosen in den USA mit über 187.000 Menschen am höchsten. Darunter befindet sich ein erheblicher Anteil an Obdachlosen und ein hoher Prozentsatz an obdachlosen Veteranen, Senioren und chronisch obdachlosen Personen.

Kalifornien hat in den 50 Jahren seit dem Ölembargo von 1973 offensichtlich nicht viel dazugelernt, bestehen doch die folgenden Probleme nach wie vor:

Kalifornien, die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt, war 1973 praktisch unabhängig von Ölimporten aus dem Ausland, aber aufgrund seiner unerbittlichen Vorschriften zur Verringerung der Ölförderung im eigenen Land importiert der Bundesstaat heute mehr als 70 % seines Rohölbedarfs, um die 9 internationalen Flughäfen, 41 Militärflughäfen und drei der größten Schifffahrtshäfen in Amerika zu betreiben.

In den letzten Jahrzehnten hat Kaliforniens Bestreben, von fossilen Brennstoffen wegzukommen, nur das ANGEBOT der Ölförderung und -raffination überreguliert und übermäßig belastet, nicht aber die zunehmende Nachfrage des Staates nach den mehr als 6.000 Produkten und Transportmitteln reduziert, die aus diesen fossilen Brennstoffen hergestellt werden. Daher genießt China die Zukunft mit seinen zahlreichen Raffinerien, die in Betrieb genommen werden, um den Bedarf Kaliforniens zu decken.

Erst letztes Jahr, im Oktober 2024, [kündigte](#) Phillips 66 an, seinen Raffineriekomplex in Wilmington noch in diesem Jahr zu schließen, was die Produktionskapazität des Bundesstaates für Benzin, Diesel und Flugkraftstoffe weiter verringern wird und mehr als 8 % der Rohöl-Verarbeitungskapazität des Bundesstaates zunichte macht. Der [Verlust](#) von weiteren 1,3 Mrd. Gallonen der jährlichen Benzinproduktion wird die Versorgungsprobleme des Bundesstaates noch verschärfen, um die Nachfrage zu decken.

Die jüngste [Ankündigung](#), dass die Valero-Raffinerie Benica in Nordkalifornien bis Ende 2026 geschlossen wird, war enttäuschend, aber schockierenderweise auch ein Vorbote für weitere Schließungen in der Zukunft. Die Valero-Raffinerie in Benicia steht für fast 9 % der Rohöl-Verarbeitungskapazität des Bundesstaates, um den materiellen Bedarf der Bewohner des Bundesstaates zu decken.

Kalifornische Raffinerien können ihre Produktion nicht einfach erhöhen, um die Verluste aus Schließungen wie der von Phillips 66 Wilmington und der bevorstehenden von Valero Benicia auszugleichen. Erstens arbeiten die meisten kalifornischen Raffinerien bereits nahe an ihrer maximalen

Kapazitätsauslastung, die in der Regel zwischen 85 % und 95 % liegt, so dass nur wenig Spielraum für skalierbare Steigerungen bleibt, ohne die Betriebssicherheit zu gefährden. Eine Erhöhung des Durchsatzes würde erhebliche Kapitalinvestitionen in die Aufrüstung der Anlagen, die Einstellung von Mitarbeitern und die Bereitstellung von Wartungskapazitäten erfordern – nichts davon ist in einem Bundesstaat realisierbar, der die Infrastruktur für fossile Brennstoffe durch aggressive Dekarbonisierungs-Vorschriften aktiv behindert.

Zweitens gelten in Kalifornien einige der strengsten Umwelt- und Betriebsanforderungen der Welt. Jede signifikante Steigerung der Raffinerieproduktion würde wahrscheinlich neue Überprüfungen nach dem California Environmental Quality Act (CEQA) auslösen, was zu jahrelangen Verzögerungen bei der Genehmigung führen könnte. Darüber hinaus bedeuten die Anforderungen der CARB (CARBOB) für spezielle Benzinrezepturen, dass Raffinerien ihre Produktion nicht einfach mit allgemeinen Raffinerieverfahren steigern können; stattdessen müssen sie komplexe, saisonale und sauberere Kraftstoffmischungen herstellen, die eine spezielle Infrastruktur erfordern und die Flexibilität einschränken.

Wirtschaftlich gesehen sehen sich die Raffinerien mit einer schrumpfenden Investitionsrendite konfrontiert. Angesichts des sich abzeichnenden Verbots neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor im Jahr 2035 und der langsam zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen haben die kalifornischen Raffinerien kaum einen langfristigen Anreiz, in eine Ausweitung der Produktion zu investieren. Viele ziehen es vor, aus dem Markt auszusteigen oder ihre Anlagen für erneuerbare Kraftstoffe umzurüsten, anstatt die Produktion von Benzin zu verdoppeln. Infolgedessen ist es unwahrscheinlich oder nicht möglich, dass die verbleibenden Raffinerien ihre Produktion hochfahren, um das verlorene Angebot wieder aufzufüllen, so dass Kalifornien stärker auf importiertes, kalifornienkonformes Benzin aus Quellen außerhalb des Bundesstaates oder aus dem Ausland angewiesen ist, das schwieriger und teurer zu beschaffen ist.

Die Politik von Gouverneur Newsom zwingt Kalifornien, also die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt, weiterhin dazu, als einziger US-Staat den größten Teil seines Rohölbedarfs aus dem Ausland zu importieren, und zwar ausschließlich auf der Angebotsseite. Die kalifornische Rohölproduktion ist trotz reichlicher Reserven aufgrund fehlender Bohrgenehmigungen stark rückläufig. Diese Abhängigkeit von ausländischen Importen hat dazu geführt, dass der Anteil der Rohölimporte aus dem Ausland von 5 Prozent im Jahr 1992 auf heute mehr als 70 Prozent des Gesamtverbrauchs gestiegen ist.

Ein 5-minütiges [Video](#) der Prager University über die Welt ohne fossile Brennstoffe bietet visuelle Erklärungen zu den Anforderungen der amerikanischen Wirtschaft, die dazu führen werden, dass in den kommenden Jahren hergestellte Brennstoffe und Petrochemikalien aus neuen asiatischen [Raffinerien](#) importiert werden, was schon bald Realität

werden könnte, wenn China zur Rettung kommt!

Kurzfristig plant China mehrere neue Raffinerien, von denen mindestens fünf bis 2028 und drei weitere bis 2030 fertiggestellt werden sollen, was zu einer breiteren Verlagerung hin zu integrierten petrochemischen Anlagen beitragen wird.

Asien ist die Region mit der größten Anzahl an zukünftigen Erdölraffinerien. Bis zum Jahr 2021 sind in Asien 88 neue [Raffinerieanlagen](#) in Planung oder im Bau, die Benzin, Diesel und Flugkraftstoffe herstellen und die von der gesamten Verkehrsinfrastruktur und dem Militär verwendet werden, sowie Erdölderivate, welche die Grundlage der meisten von der Menschheit verwendeten Produkte bilden.

Nicht nur, dass Kaliforniens La-La-Land nur einen winzigen Einfluss auf die weltweiten Emissionen hat, sondern auch, dass seine wachsende Abhängigkeit von Raffinerien in China zur Deckung des enormen Bedarfs an Transportkraftstoffen zur Versorgung der öffentlichen und militärischen Flughäfen des Staates zu einem nationalen Sicherheitsrisiko für die gesamten Vereinigten Staaten von Amerika wird.

First Published at [America Out Loud News](#).

Link:

<https://heartland.org/opinion/california-continues-to-devastate-its-economy-for-a-net-zero-dream-world/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE

Anmerkung des Übersetzers: Ist das hierzulande nicht ganz genauso?