

Kaliforniens drohende Treibstoffkrise: Raffinerien versuchen, den Staat zu warnen

geschrieben von Chris Frey | 14. März 2026

[Charles Rotter](#)

Kalifornien baut die Kraftstoffinfrastruktur stetig ab, die seine Wirtschaft am Laufen hält. Gleichzeitig bleibt die Nachfrage nach diesem Kraftstoff enorm. Dieses Missverhältnis erreicht nun einen Punkt, an dem die Unternehmen, die den Kraftstoff tatsächlich produzieren, zunehmend deutliche Warnungen aussprechen.

Die Botschaft ist einfach: Wenn die derzeitige Politik fortgesetzt wird, werden weitere Raffinerien schließen. Wenn Raffinerien schließen, verschwindet das Benzin nicht. Es kommt einfach von woanders her – in der Regel aus größerer Entfernung, zu höheren Kosten und oft aus Anlagen, die unter weniger strengen Umweltstandards betrieben werden.

Die Warnungen kommen zu einem Zeitpunkt, an dem Kalifornien bereits Raffineriekapazitäten verliert.

Und die Verluste sind nicht gering.

Phillips 66 hat Ende 2025 seine Raffinerie in Los Angeles geschlossen. Die Anlage verarbeitete täglich rund 140.000 Barrel Rohöl. Eine weitere große Raffinerie bereitet sich darauf vor, diesem Beispiel zu folgen. Valero hat Pläne angekündigt, seine Raffinerie in Benicia bis April 2026 stillzulegen, wodurch weitere 145.000 Barrel pro Tag aus dem kalifornischen Kraftstoffsystem verschwinden würden.

Zusammen genommen führen diese beiden Schließungen zu einem Verlust von fast 300.000 Barrel Raffineriekapazität pro Tag. Praktisch gesehen bedeutet dies, dass innerhalb kurzer Zeit fast ein Fünftel der Gesamtkapazität des Bundesstaates verloren geht.

Dies ist keine unbedeutende Anpassung in einem Markt, der ohnehin schon ungewöhnlich fragil ist.

Das Kraftstoffsystem Kaliforniens funktioniert fast wie eine Insel. Der Bundesstaat benötigt eine spezielle Benzinmischung, die nur wenige Raffinerien außerhalb der Region herstellen. Außerdem fehlen wichtige Pipeline-Verbindungen zu den großen Raffineriezentren in Texas oder im Mittleren Westen. Wenn eine kalifornische Raffinerie stillgelegt wird, muss Ersatzkraftstoff oft per Schiff aus Übersee angeliefert werden.

Dieses System funktioniert, solange alles stabil ist. Es wird jedoch

deutlich problematischer, wenn das Angebot zu schrumpfen beginnt.

Die Erdölraffinerien scheinen dieses Risiko zu verstehen. Mehrere Unternehmen warnen die kalifornischen Behörden derzeit davor, dass zusätzlicher regulatorischer Druck diesen Trend beschleunigen könnte.

In einem kürzlich an Gouverneur Gavin Newsom und die staatlichen Regulierungsbehörden gerichteten Schreiben hat Marathon Petroleum das Problem direkt angesprochen. Das Schreiben betrifft vorgeschlagene Änderungen am kalifornischen Cap-and-Invest-Programm, das vom California Air Resources Board verwaltet wird.

Dieser Brief steht im Wortlaut [hier](#) (PDF)

Laut Marathon würde der Vorschlag die Betriebskosten von Raffinerien innerhalb des Bundesstaates drastisch erhöhen.

„Kalifornische Raffinerien gehören bereits zu den teuersten Raffinerien der Welt“, schrieb das Unternehmen. „In seiner jetzigen Form würde der Vorschlag der CARB die Kostenunterschiede weiter vergrößern und Raffinerien dazu zwingen, zu überdenken, ob ein Betrieb in Kalifornien weiterhin rentabel ist.“

Dieser Satz sollte Beachtung finden, da Raffinerieschließungen bereits ohne zusätzliche politische Änderungen stattfinden.

Marathon betonte auch das Ausmaß der mit dem Raffineriebetrieb verbundenen wirtschaftlichen Aktivitäten.

„Erdölraffinerien sind für die kalifornische Wirtschaft von entscheidender Bedeutung und sichern hochwertige gewerkschaftlich organisierte und nicht gewerkschaftlich organisierte Arbeitsplätze. Allein Marathon beschäftigt in Kalifornien über 2.000 Mitarbeiter und hat für die Jahre 2024 und 2025 rund 5.300 Vollzeitäquivalente an Auftragnehmer unter Vertrag genommen.“

Raffinerien sind nicht nur Kraftstoffproduzenten. Sie sind große Industriezentren, die Wartungsunternehmen, Ausrüstungslieferanten, Transportnetzwerke und umliegende Gemeinden unterstützen.

Das Unternehmen wies auch auf die Rolle hin, die Raffinerien für die Gesamtwirtschaft des Bundesstaates spielen.

„Raffinerien zahlen staatliche und lokale Steuern, die wichtige öffentliche Dienstleistungen finanzieren und eine zuverlässige Versorgung der Verbraucher und Unternehmen in Kalifornien mit Kraftstoffen für den Transport gewährleisten. Diese Kraftstoffe sorgen dafür, dass Waren über komplexe Lieferketten in den Bereichen Landwirtschaft, Fertigung, Logistik und Verbrauchermärkte transportiert werden können.“

Dieser letzte Punkt wird in klimapolitischen Diskussionen oft übersehen. Moderne Lieferketten sind stark von Kraftstoffen abhängig. Lkw, Schiffe, Züge, Flugzeuge, landwirtschaftliche Geräte und Baumaschinen sind alle auf Erdölprodukte angewiesen.

Die kalifornische Wirtschaft hat nicht plötzlich aufgehört, diese Kraftstoffe zu benötigen.

Tatsächlich bleibt die Nachfrage weiterhin hoch. Rund neunzig Prozent der im Bundesstaat zugelassenen Fahrzeuge werden nach wie vor mit Benzin betrieben.

Hier wird das politische Problem deutlich.

Falls Kalifornien seine Raffineriekapazitäten reduziert, während die Nachfrage hoch bleibt, wird der Bundesstaat stärker von importierten Kraftstoffen abhängig. Dies führt zu Preisschwankungen und Versorgungsrisiken.

Marathon hat die Folgen der vorgeschlagenen regulatorischen Änderungen in einer kurzen Liste zusammengefasst.

„Wenn CARB diese vorgeschlagenen Änderungen in der vorliegenden Form verabschiedet, werden sie den Raffinerien im Bundesstaat so hohe Kosten auferlegen, dass sie höhere Kraftstoffpreise für die Einwohner Kaliforniens, den Verlust hochwertiger Arbeitsplätze, Rückgänge bei den staatlichen und lokalen Steuereinnahmen, eine erhöhte Abhängigkeit von Importen, eine Verringerung der Versorgungssicherheit mit Benzin, Diesel und Düsentreibstoff sowie eine Beeinträchtigung der Verfügbarkeit von Militärtreibstoff und der nationalen Sicherheit riskieren.“

Der letzte Punkt verdient besondere Aufmerksamkeit.

Kalifornische Raffinerien produzieren große Mengen an Flugkraftstoff und Diesel für das US-Militär. An der Westküste befinden sich zahlreiche Marine- und Luftwaffenstützpunkte, deren Betrieb eine zuverlässige Kraftstoffversorgung erfordert.

Marathon hat diese Bedenken klar zum Ausdruck gebracht.

„Kalifornische Raffinerien liefern erhebliche Mengen an Kraftstoff an das US-Militär, das Operationen entlang der Westküste und an wichtigen Verteidigungsanlagen unterstützt.“

Wenn die heimische Produktion weiter zurückgeht, wird das Militär zunehmend auf importierte Kraftstofflieferungen angewiesen sein.

„In einem solchen Szenario wird das Militär gezwungen sein, sich stärker auf importierten Jet- und Dieselmotorkraftstoff zu verlassen, was zu unvorhersehbaren Versorgungsbedingungen in Notfällen oder bei erhöhtem geopolitischen Risiko führen würde.“

Die Energieversorgung war in Konfliktzeiten schon immer ein strategischer Faktor. Die heimische Raffineriekapazität diente in der Vergangenheit als Puffer gegen Störungen auf den internationalen Kraftstoffmärkten.

Eine Verringerung dieser Kapazität führt zu Unsicherheiten in Systemen, die traditionell Unsicherheiten nach Möglichkeit vermieden haben.

Der Brief von Marathon hebt auch eine Ironie hervor, die vielen Klimapolitikmaßnahmen innewohnt.

Die Raffinerien in Kalifornien unterliegen einigen der strengsten Umweltvorschriften weltweit. Wenn diese Anlagen geschlossen werden, verschwindet die Kraftstoffproduktion nicht. Sie verlagert sich lediglich auf andere Raffinerien, die unter anderen regulatorischen Rahmenbedingungen arbeiten.

„Dies wird lediglich dazu führen, dass Kraftstoff aus Raffinerien in anderen Bundesstaaten und Ländern importiert wird, in denen weniger strenge Vorschriften gelten und die Kosten aufgrund der Vorschriften niedriger sind“, schrieb das Unternehmen. „Der Nettoeffekt wird ein Anstieg der globalen Treibhausgasemissionen sein.“

Ökonomen bezeichnen diesen Prozess oft als Carbon Leakage. Die industrielle Tätigkeit verlagert sich in Länder mit geringeren Regulierungskosten, während die globalen Emissionen weitgehend unverändert bleiben.

Manchmal steigen sie sogar.

In der Zwischenzeit verliert die Gerichtsbarkeit, die die Verordnung umgesetzt hat, die Industrie.

Die Warnungen beschränken sich nicht nur auf Marathon.

Auch Führungskräfte von Chevron haben begonnen, Alarm hinsichtlich des regulatorischen Umfelds in Kalifornien zu schlagen. In einem kürzlich geführten Interview [beschrieb](#) Andy Walz, Vizepräsident von Chevron, die Situation in ungewöhnlich deutlichen Worten:

„Ich weiß, dass Chevron und meine Konkurrenten Schwierigkeiten haben, ihre Geschäfte im Bundesstaat Kalifornien zu betreiben“, sagte Walz. „Falls sie unseren Raffinerien diese Steuerlast auferlegen, ist es meiner Meinung nach nur eine Frage der Zeit. Es geht nicht darum, ob sie schließen werden, sondern wann.“

Aussagen wie diese lassen sich leicht als Lobbyismus der Industrie abtun. Aber wenn bereits Raffinerien geschlossen werden, erscheinen die Warnungen weniger theoretisch.

Kalifornien hatte einst rund vierzig Raffinerien. Heute sind es nur noch

etwa ein Dutzend.

Jede Schließung führt zu einer Verknappung des verbleibenden Systems. Jede Verknappung erhöht die Wahrscheinlichkeit von Versorgungsengpässen.

Die Betreiber dieser Raffinerien scheinen zu versuchen, diese Realität zu vermitteln, bevor weitere Kapazitäten verloren gehen.

Ob die politischen Entscheidungsträger diese Warnungen als nützliche Informationen oder als unbequeme Störgeräusche betrachten, wird die Energiezukunft Kaliforniens prägen.

Das Kraftstoffsystem, auf das sich der Staat derzeit stützt, wurde über viele Jahrzehnte hinweg aufgebaut. Es kann nicht schnell ersetzt werden und ohne die Infrastruktur, die den Kraftstoff erzeugt, nicht funktionieren.

Das Ignorieren dieser Einschränkung wird sie nicht beseitigen. Es wird lediglich dazu führen, dass die Folgen früher eintreten.

Link:

<https://wattsupwiththat.com/2026/03/11/petroleum-refiners-are-trying-to-warn-california/>

Übersetzt von Christian Freuer für das EIKE