

# Die Schließung einer weiteren kalifornischen Raffinerie wird die nationale und globale Wirtschaft gefährden.

geschrieben von Andreas Demmig | 22. Juni 2026

WuWt, Gastautor, Mitverfasst von Ronald *Stein* und Mike *Ariza*

Laut der Energy Information Administration steht Kalifornien heute an erster Stelle unter den US-Bundesstaaten in Bezug auf die Nachfrage nach Flugzeugtreibstoff.

Die California Energy Commission (CEC) prognostiziert einen deutlichen Anstieg des Kerosinbedarfs im Bundesstaat Kalifornien langfristig, von etwa 271.000 Barrel pro Tag (TBD) im Jahr 2023 auf geschätzte 378.000 TBD bis 2045. Diese Kerosinbedarfsraten in Barrel pro Tag entsprechen den entsprechenden Raten in Gallonen pro Tag, von 11,3 Millionen Gallonen pro Tag im Jahr 2023 auf 15,9 Millionen Gallonen pro Tag bis 2045.

Der Luftfahrtsektor ist für rund 16 % des gesamten Rohölproduktverbrauchs in Kalifornien verantwortlich.

## Kalifornien ist eine Energieinsel

Da es keine Pipelines über die Sierra Nevada gibt, ist Kalifornien eine Energieinsel, die von der Rohölversorgung und der Infrastruktur der Ölraffinerien der anderen 49 Bundesstaaten abgeschnitten ist. Der Treibstoffbedarf Kaliforniens für Flughäfen, Pkw, Lkw und die Schiffe, die drei der verkehrsreichsten Hafenterminals Amerikas anlaufen, wird vor allem aus Raffinerien im Bundesstaat selbst gedeckt.

- Kerosin: Mit all seinen 145 Flughäfen, darunter 9 internationale Flughäfen und 41 Militärflughäfen, beträgt der Bedarf im Jahr 2026 täglich 13 Millionen Gallonen Kerosin. Mehrere dieser Flughäfen verfügen über direkte Pipelines zu lokalen Raffinerien.
- Benzin: Mit seinen 30 Millionen Fahrzeugen ist Kalifornien der zweitgrößte Verbraucher von Motorenbenzin unter den 50 Bundesstaaten und verbraucht 42 Millionen Gallonen Benzin pro Tag, knapp hinter Texas.
- Diesel: In Kalifornien werden täglich 10 Millionen Gallonen Diesel verbraucht, um den Lkw-Transport von Produkten aus 3 der verkehrsreichsten Seehäfen Amerikas zu unterstützen.

## Drei der größten Häfen Amerikas

befinden sich in Kalifornien: Los Angeles und Long Beach in Südkalifornien sowie Oakland in Nordkalifornien. Aufgrund von Infrastrukturbeschränkungen können diese Häfen keine großen Mengen importierten Treibstoffs umschlagen. Die kalifornischen Raffinerien wurden für den Treibstoffbedarf des Bundesstaates ausgelegt. Durch die Stilllegung einiger Raffinerien und die drohende Schließung weiterer Raffinerien sind sowohl militärische als auch zivile Einrichtungen aufgrund dieser Infrastrukturengpässe extrem gefährdet.

- Der Hafen von Los Angeles verzeichnete im Jahr 2024 mehr als 1.800 Schiffsankünfte, darunter Kreuzfahrt- und Handelsschiffe.
- Der Hafen von Long Beach schlug im Jahr 2024 über 9,6 Millionen Containereinheiten um, was auf ein sehr hohes Schiffsaufkommen, einschließlich Kreuzfahrtschiffen, hindeutet.
- Der Hafen von Oakland, der ebenfalls ein erhebliches Frachtaufkommen abwickelt, trägt zur Gesamtzahl der Kreuzfahrt- und Handelsschiffe bei, die Treibstoff benötigen.

Kalifornische Raffinerien haben ursprünglich fast den gesamten Bedarf an Kraftstoffen für den Transportsektor auf der kalifornischen Energieinsel decken können. Nach zwei kürzlich erfolgten Raffinerieschließungen kann Gouverneur Newsom nicht erklären, woher die Kraftstoffe für den täglichen Verbrauch von 13 Millionen Gallonen Flugbenzin für neun internationale Flughäfen und 41 Militärflughäfen kommen sollen.

Kalifornien ist der größte Kerosinverbraucher der USA. Rund 20 % des Bedarfs werden mittlerweile aus ausländischen Raffinerien importiert, vorwiegend aus Indien und anderen asiatischen Ländern (Südkorea). Die Importe sind im Zuge zweier kürzlich erfolgter Raffinerieschließungen in Kalifornien sprunghaft angestiegen. Aktuell sind in Kalifornien nur noch sieben Raffinerien in Betrieb.

Fünf große Raffinerien in Kalifornien produzieren Kerosin, wobei der Großteil des Bedarfs des Bundesstaates in Südkalifornien konzentriert ist. Zu den wichtigsten Kerosin-Raffinerien gehören:

- Chevron El Segundo Raffinerie : Diese Raffinerie in El Segundo ist ein bedeutender Lieferant für die Region und produziert über 40 % des Kerosins für Südkalifornien.
- Valero Wilmington Raffinerie : Sie befindet sich im Hafengebiet von Los Angeles und verarbeitet schwere Rohöle speziell zur Mischung und Herstellung von Flugzeugtreibstoff.
- PBF Energy Torrance Raffinerie : Diese in Torrance gelegene Anlage produziert jährlich rund 1,8 Milliarden Gallonen Kraftstoffe für den Transportsektor, darunter auch Kerosin.
- Marathon Los Angeles Raffinerie : Sie befindet sich in der Region Carson/Wilmington und ist die größte Raffinerie an der Westküste.
- Die Chevron-Raffinerie in Richmond, Kalifornien, befindet sich in der Nähe von Richmond. Nachdem die Valero-Raffinerie in Benicia außer Betrieb genommen wurde, liefert die Chevron-Raffinerie nun den

gesamten Kerosinbedarf der Travis Air Force Base und 60 % des Kerosins für den Flughafen San Francisco (SFO) und andere Flughäfen in Nordkalifornien.

- Als die Chevron-Raffinerie in El Segundo durch den Brand ihrer Nord-Isomax-Anlage außer Betrieb genommen wurde, fielen große Mengen Kerosin aus. Aufgrund dieses Ausfalls musste ein Tanker mit fast 500.000 Barrel Kerosin an Bord von der Golfküste entsandt werden. Zusätzlich wurde eine erhebliche Menge Kerosin von Nordkalifornien nach Los Angeles transportiert.

### **Kerosin aus Raffinerien im Ausland erfordert enorme logistische Herausforderungen, um die Flughäfen Kaliforniens in Betrieb zu halten.**

Kaliforniens rückläufige Ölproduktion und die Schließung von Raffinerien, verursacht durch die Energiepolitik des Bundesstaates, haben eine Krise bei Flugkraftstoff ausgelöst. Kalifornien hat sich von einem energiestarken Staat zu einem energieabhängigen entwickelt. Diese Abhängigkeit von Importen aus Raffinerien im Ausland stellt eine direkte Bedrohung für die nationale Sicherheit dar.

Täglich gibt es etwa 700 bis 800 Direktflüge aus dem Rest der USA nach Kalifornien. Berücksichtigt man auch Abflüge sowie Fracht-, Privatflugzeug- und internationale Ankünfte, übersteigt die Zahl der täglichen Flugbewegungen im gesamten Bundesstaat deutlich 3.500 bis 4.500.

Kalifornien verfügt über neun primäre Verkehrsflughäfen mit internationalem Status, die globale Flugrouten anbieten oder über ausgewiesene Einrichtungen der US-Zoll- und Grenzschutzbehörde (CBP) für internationale Flüge und Ankünfte verfügen.

Hier sind die neun internationalen Flughäfen in Kalifornien:

- Internationaler Flughafen Los Angeles (LAX);
- Internationaler Flughafen San Francisco (SFO);
- Internationaler Flughafen San Diego (SAN);
- Internationaler Flughafen San Jose Mineta (SJC);
- Internationaler Flughafen Sacramento (SMF);
- Internationaler Flughafen Oakland (OAK);
- Internationaler Flughafen Ontario (ONT);
- John Wayne Airport (SNA);
- Internationaler Flughafen Fresno Yosemite (FAT).

Mehrere US-Militärstützpunkte, darunter die Travis Air Force Base und die Naval Air Weapons Station China Lake, beziehen ihren Flugzeugtreibstoff fast vollständig aus kalifornischen Raffinerien.

Für die 30 Militärflughäfen in Kalifornien gibt es keine einheitliche, genaue Anzahl täglicher Flüge des Militärs im gesamten Bundesstaat, da die militärischen Einsätze ständig schwanken und die Flugzahlen an den Flughäfen des Bundesstaates sehr dynamisch sind.

Ein Blick auf die tägliche Aktivität an den wichtigsten Wirtschaftszentren Kaliforniens liefert jedoch ein klares Bild des Flugaufkommens im Bundesstaat:

- Wichtige internationale Drehkreuze: Kaliforniens wichtigste internationale Flughäfen wickeln täglich Tausende von Flügen ab. Der internationale Flughafen Los Angeles (LAX) ist führend im Bundesstaat und fertigt regelmäßig weit über 1.500 kommerzielle Flüge pro Tag ab, während der internationale Flughafen San Francisco (SFO) täglich etwa 1.100 bis 1.200 Flüge abfertigt.
- Weitere internationale Flughäfen: Einrichtungen wie San Diego International (SAN), San Jose (SJC) und Oakland (OAK) fertigen täglich Hunderte von planmäßigen Passagier- und Frachtflügen ab und verbinden den Bundesstaat mit internationalen Zielen wie Mexiko und Kanada.
- Militär- und Mehrzweckflughäfen: Kalifornien beherbergt zahlreiche Militärstützpunkte (wie die Edwards Air Force Base, die Naval Air Station Lemoore und die Marine Corps Air Station Miramar). Die genaue Anzahl der Flüge von diesen Stützpunkten wird vom Verteidigungsministerium nicht veröffentlicht.

### **Klimaplan der Demokratischen Regierung**

Die staatlichen Regulierungsbehörden verabschiedeten einen umfassenden Klimaplan, der die Kohlendioxidemissionen bis 2045 um 85 % gegenüber dem Niveau von 1990 senken soll. Der Plan sieht unter anderem vor, den Öl- und Gasverbrauch auf weniger als ein Zehntel des heutigen Niveaus zu reduzieren – ein Ziel, das die Investitionsaussichten für Raffinerien, die bereits über Modernisierung, Umrüstung oder Stilllegung nachdenken, weiter trübt.

Kaliforniens aktuelle Lage in Verbindung mit dem Krieg im Iran wird das Land in eine existenzbedrohende Krise stürzen, sollte eine weitere Raffinerie stillgelegt werden. Betrachtet man die drei jüngsten Raffineriebrände mit den daraus resultierenden Produktionsausfällen, wird unsere tatsächliche Verwundbarkeit überdeutlich.

- Im Fall von Chevron in El Segundo führte versagte bei der Inspektion übersehene dünne Stelle an einem Abluftrohr zum Ausfall.
- Bei PBF in Martinez geriet ein Wartungsunternehmer auf die falsche Seite eines Absperrventils, öffnete einen Flansch auf der stromführenden Seite des Prozesses, was zu einem massiven Austritt von Flüssigkeit und einem Brand führte.
- Bei Valero löste sich ein etwa neun Meter langes Stück des Schornsteins von Ofen 701 und stürzte zu Boden. Es traf auf darunterliegende Anlagen und verursachte einen massiven Gasaustritt und einen Brand. Der Schornstein ist 56 Jahre alt und wurde aufgrund seiner Unzugänglichkeit nie inspiziert. Dies ist ein gravierendes Problem in all unseren Raffinerien; sie sind in die Jahre gekommen.

Daher sind Gespräche über Energiekompetenz mit kalifornischen politischen Entscheidungsträgern erforderlich, da die Schließung nur einer der verbleibenden sieben in Betrieb befindlichen kalifornischen Raffinerien Auswirkungen auf die nationale Sicherheit und die internationale Wirtschaft hätte.

*Bitte teilen Sie diese Informationen mit Lehrern, Schülern und Freunden, um Gespräche über Energiekompetenz beim Familienessen anzuregen.*

Veröffentlicht am 15. Juni 2026 in America Out Loud NEWS

<https://www.americaoutloud.news/another-california-refinery-closure-will-threaten-national-and-global-economies>

Ronald Stein, PE, ist Ingenieur, Kolumnist für Energiebildung bei America Out Loud NEWS und Berater für Energiebildung beim Heartland Institute und CFACT sowie Mitautor des für den Pulitzer-Preis nominierten Buches „Clean Energy Exploitations“. Er erhielt außerdem eine unaufgeforderte Würdigung von Ronald Stein durch Stephen Heins .

Mike Ariza ist ein Veteran der US-Marine mit über zwanzig Jahren Erfahrung in der Raffineriebranche. Seine Erfahrung umfasst Stationen bei der Chevron-Raffinerie in Richmond, Kalifornien, der Flying-J-Raffinerie in Bakersfield und der Valero-Raffinerie in Benicia. Bei Flying J war er als leitender Bediener der Leitanlage und bei Valero als leitender Leiter der Leitanlage tätig. Er unterrichtete sowohl Feldbediener als auch Bediener von Leitanlagen. Unter seinen Kollegen gilt er als einer der zehn besten Leitanlagenbediener des Landes.

<https://wattsupwiththat.com/2026/06/16/another-california-refinery-closure-will-threaten-national-and-global-economies/>