

# KEROSIN: ENGPASS?

**pressecheck**  
Roland Keller, Publizist | www.presse-check.ch

graphik: @pressecheck.ch.4.2026



## Warum soll die Golfregion die fossile Versorgung der Welt blockieren?

Der Staat verdient pro Liter Benzin und Diesel mindestens zur Hälfte mit. Der Golfkrieg blockiert nur ein Teil des globalen Ölhandels. Entscheidend sind Kontrolle, Konzentration und Lenkung der Energieströme. Vor der Reisezeit steigt zudem das Interesse an höheren Preisen. Öl ist vorhanden; es wird nicht nur knapp, sondern verknappt. Gerade Europa und das Mittelmeer verfügen über genügend Öl- und Erdgasquellen, um die Versorgung breiter abzustützen.

Basel, 22. April 2026. **Analyse und Kommentar von Roland Keller**

## **Kerosin: Nebenprodukt, Schlüsselprodukt, Engpassprodukt**

Kerosin entsteht nicht als isoliertes Industrieprodukt, sondern als Fraktion der Rohölverarbeitung. In der Raffinerie wird Rohöl zunächst destilliert, anschliessend chemisch weiterverarbeitet. Dabei fallen **Benzin, Diesel, Heizöl, Naphtha, Flüssiggas, Bitumen, Schmierstoffe** und eben auch **Flugturbinenkraftstoff** an. Der entscheidende Punkt ist: Kerosin ist zwar ein Nebenprodukt des Raffinerungsprozesses, aber vor allem, ein strategisches Produkt der Luftfahrt.

## **Aus 100 Litern Rohöl entstehen im Durchschnitt nur etwa 4 bis 6 Liter Kerosin.**

Der exakte Anteil hängt von der Rohölsorte und der technischen Ausstattung der Raffinerie ab. Leichtere Rohöle liefern tendenziell mehr mittlere Destillate und damit auch mehr kerosinfähige Fraktionen; schwerere Rohöle enthalten mehr langkettige Kohlenwasserstoffe, die ohne weitere Verarbeitung eher in Schweröl, Bitumen oder andere schwere Produkte übergehen. Moderne Raffinerien können diese Grenzen teilweise verschieben, aber nicht aufheben.

Sie sind keine einfachen Trennapparate, sondern industrielle Umformungsmaschinen.

Das ist der Kern des sogenannten Crack-Faktors.

Beim Cracking werden lange Molekülketten aufgespalten, um aus schweren Rohölfraktionen höherwertige Leichtprodukte wie Benzin, Diesel oder zusätzliche Mitteldestillate zu gewinnen. Eine moderne Raffinerie gleicht daher weniger einer Saftpresse als einer chemischen Werkbank: Sie trennt Rohöl nicht nur in seine Bestandteile, sondern verändert Moleküle im industriellen Massstab.

## **Europas Raffinerien: industrielle Stärke ohne eigene Rohölbasis**

Deutschland, Italien und Frankreich verfügen über bedeutende Raffineriekapazitäten, aber über keine nennenswerten eigenen Ölvorkommen. Ihre Versorgung beruht auf importiertem Rohöl, logistischer Infrastruktur und politisch abgesicherten Lieferketten. Das ist eine strukturelle Verwundbarkeit, aber auch eine europäische Stärke, solange die Bezugsquellen breit gestreut bleiben.

In Deutschland gehören Schwedt, Gelsenkirchen, Lingen und Hamburg zu den wichtigen Raffineriestandorten. Italien besitzt mit Tarent einen bedeutenden Standort, der in die Eni-Struktur eingebunden ist. Frankreich verfügt mit Fos-sur-Mer, der Normandie und La Mède über Raffinerie- und Biokraftstoffkapazitäten. La Mède steht exemplarisch für den Wandel: TotalEnergies hat den Standort in eine Biorefinery umgebaut; dort wird auch nachhaltiger Flugkraftstoff produziert.

Nach Angaben von TotalEnergies soll die Raffinerie La Mède jährlich 15 000 Tonnen SAF herstellen und für Flughäfen im Süden Frankreichs bereitstellen. SAF steht für Sustainable Aviation Fuel, also nachhaltigen Flugkraftstoff. Gemeint sind alternative Kerosine, die fossiles Jet Fuel teilweise oder vollständig ersetzen sollen.

Damit entstehen zwei parallele Systeme. Erstens bleibt die konventionelle Kerosinproduktion weiterhin an Rohöl, Destillation und Raffineriemargen gebunden. Zweitens wächst eine SAF-Industrie, die Altspeisefette, tierische Fette oder andere biogene Rohstoffe einsetzt. Diese zweite Säule ist politisch erwünscht, aber mengenmäßig noch deutlich kleiner als der fossile Markt.

## **Die neue Liefergeographie: weniger Russland, mehr Atlantik, Nordsee und Kasachstan**

Die europäische Rohölversorgung hat sich seit dem russischen Angriff auf die Ukraine grundlegend verschoben. Laut Eurostat waren im dritten Quartal 2025 Norwegen mit 14,6 Prozent, die USA mit 14,5 Prozent und Kasachstan mit 12,2 Prozent die wichtigsten Lieferanten von Petroleumöl in die EU. Libyen lag bei 8,9 Prozent, Saudi-Arabien bei 6,8 Prozent.

Für das Gesamtjahr 2025 zeigt Eurostat ein ähnliches Bild: Die USA kamen auf 15,1 Prozent, Norwegen auf 14,4 Prozent und Kasachstan auf 12,7 Prozent. Russland taucht in dieser Rangfolge nicht mehr als dominanter Lieferant auf, was die Wirkung der EU-Sanktionen und der seeseitigen Importverbote sichtbar macht.

Deutschland ist der Sonderfall. Die Raffinerien in Schwedt und Leuna waren historisch auf russisches Öl aus der Druschba-Pipeline ausgerichtet. Nach dem Embargo musste diese Struktur umgebaut werden. Schwedt wird seither unter anderem über den Hafen Rostock sowie über kasachisches Öl versorgt, das weiterhin durch die Druschba-Infrastruktur transportiert werden kann. Reuters berichtete 2025, dass PCK Schwedt einen Teil seiner Versorgung aus kasachischem Rohöl über diese Pipeline erhält, nachdem russische Öllieferungen gestoppt wurden.

Italien und Frankreich besitzen eine andere Rohölgeographie. Italien hat traditionell stärkere Bindungen an Nordafrika und den Mittelmeerraum. Libyen bleibt für Italien nicht nur ein Energielieferant, sondern ein geostrategischer Nachbar. Frankreich wiederum bezieht Rohöl aus mehreren Richtungen: Nordsee, Westafrika, Naher Osten und Mittelmeerterminals. Besonders Fos-sur-Mer ist als südfranzösischer Energieeingang von strategischer Bedeutung.

## **Was aus 100 Litern Rohöl wird**

Die öffentliche Debatte unterschätzt häufig, wie eng Kerosin mit anderen Produkten gekoppelt ist. Eine Raffinerie produziert nicht beliebig Kerosin, wenn die Luftfahrt mehr verlangt. Sie verarbeitet Rohöl in einem Produktspektrum. Aus 100 Litern Rohöl entstehen ungefähr 30 Liter Benzin, 21 Liter Diesel oder leichtes Heizöl, 4 bis 6 Liter Kerosin, etwa 8 Liter Naphtha, ungefähr 2 Liter Flüssiggas, rund 13 Liter Schweröl oder Bitumen, kleinere Mengen Schmierstoffe und Wachse sowie Prozessverluste und Eigenverbrauch.

Diese Werte sind keine Naturkonstante. Sie hängen von Rohölsorte, Raffineriearchitektur, Marktpreisen und regulatorischen Anforderungen ab. Die zentrale ökonomische Frage lautet daher nicht: Wie viel Kerosin steckt im Rohöl? Sondern: Welche Fraktionen will der Markt, welche darf die Raffinerie erzeugen, und welche kann sie technisch verschieben?

Naphtha verdient dabei besondere Beachtung. Es ist kein Endprodukt für den Verbraucher, sondern ein Grundstoff der Chemieindustrie. Aus ihm entstehen Kunststoffe, Lösungsmittel, Düngemittelprodukte, synthetische Fasern und pharmazeutische Zwischenprodukte. Wer über Rohöl spricht, spricht deshalb nicht nur über Mobilität, sondern auch über industrielle Stoffströme.

## **Der strategische Irrtum: Kerosin ist kein isolierbares Produkt**

Politisch wird Kerosin oft als Kraftstoff der Luftfahrt behandelt. Industriell ist es jedoch Teil eines gekoppelten Raffineriesystems. Wenn die Nachfrage nach Benzin sinkt, Diesel aber hoch bleibt und die

Luftfahrt wieder wächst, verschiebt sich die Raffinerieökonomie.

Die Anlage muss Absatz für alle Fraktionen finden.

Ein Überschuss an einem Produkt kann die Marge ebenso belasten wie ein Mangel an einem anderen. Europa steht damit vor einem doppelten Problem. Einerseits will die EU den fossilen Verbrauch reduzieren. Andererseits bleibt die Luftfahrt auf absehbare Zeit auf flüssige Energieträger angewiesen. Batterien sind für Kurzstrecken in Nischen denkbar, aber für Interkontinentalverkehr energetisch kaum konkurrenzfähig. Wasserstoff kann langfristig eine Rolle spielen, setzt aber neue Flugzeugarchitekturen, neue Infrastruktur und neue Sicherheitsregime voraus. SAF ist daher der politisch bevorzugte Brückenkraftstoff, aber noch kein vollwertiger Ersatz für fossiles Kerosin.

Die Gegenposition lautet: Gerade weil Kerosin nur einen kleinen Anteil der Rohölausbeute ausmacht, könne SAF schneller skalieren als andere Ersatzkraftstoffe. Diese Sicht ist nicht falsch, aber sie unterschätzt die Rohstoffbasis.

Gebrauchte Speiseöle, tierische Fette und andere Abfallstoffe sind begrenzt. Wird ihre Nachfrage stark erhöht, entsteht entweder ein Preisproblem oder ein Verdrängungsproblem. Dann konkurrieren Luftfahrt, Chemie, Strassenverkehr und Landwirtschaft indirekt um dieselben biogenen Kohlenstoffquellen.

## **Europas Lage: diversifiziert, aber nicht autark**

Die Abkehr von russischem Rohöl hat die europäische Versorgung nicht zum Einsturz gebracht. Im Gegenteil: Die Lieferstruktur wurde breiter. Norwegen, die USA, Kasachstan, Libyen und Saudi-Arabien bilden heute die wichtigsten Säulen der EU-Rohölimporte. Für Deutschland ist Kasachstan strategisch wichtiger geworden; für Italien und Frankreich bleibt Nordafrika zentral.

Doch Diversifizierung ist nicht dasselbe wie Unabhängigkeit. Europa hat die Verwundbarkeit verschoben, nicht beseitigt. Statt einer dominanten Pipelineabhängigkeit von Russland besitzt es nun ein komplexeres System aus Tankerrouten, Häfen, Pipelines, geopolitisch heterogenen Lieferanten und Raffinerien mit unterschiedlicher technischer Ausrichtung.

Die eigentliche Lehre lautet daher: Europas Energiepolitik darf nicht nur auf die Quelle des Rohöls schauen. Sie muss die gesamte Kette betrachten:

Rohölqualität, Hafenskapazitäten, Pipelineverbindungen, Raffineriekonfiguration, Produktnachfrage, SAF-Skalierung und strategische Lagerhaltung. Kerosin ist dabei ein Prüfstein.

Es zeigt, ob Europa bloss Rohöl ersetzt oder ob es seine industrielle Energiebasis tatsächlich versteht.

## **Kommentar**

Die EU und die EFTA-Staaten haben ihre Ölversorgung geopolitisch entschärft, aber nicht strategisch gelöst. Die frühere Abhängigkeit von russischem Rohöl wurde durch ein breiteres, zugleich aber komplexeres Liefergeflecht ersetzt. Daraus entstehen längere Transportwege, höhere Anforderungen an Raffinerien und ein ungelöster Zielkonflikt zwischen Klimapolitik, Industriepolitik und Versorgungssicherheit.

Diese Diversifizierung gilt zu Recht als Erfolg.

Eine einseitige Bindung an einen feindlich gesinnten Grosslieferanten ist riskanter als ein Portfolio aus Norwegen, den USA, Kasachstan, Nordafrika und dem Nahen Osten. Doch diese Sicht bleibt unvollständig. Ölpolitik endet nicht beim Herkunftsland des Rohöls. Entscheidend sind Häfen, Pipelines, Raffinerien, Produktmärkte, Lagerbestände und Krisenlogistik. Genau in dieser industriellen Tiefe liegt Europas Verwundbarkeit. Die EU hat ihre Abhängigkeit nicht beseitigt, sondern nur breiter verteilt.

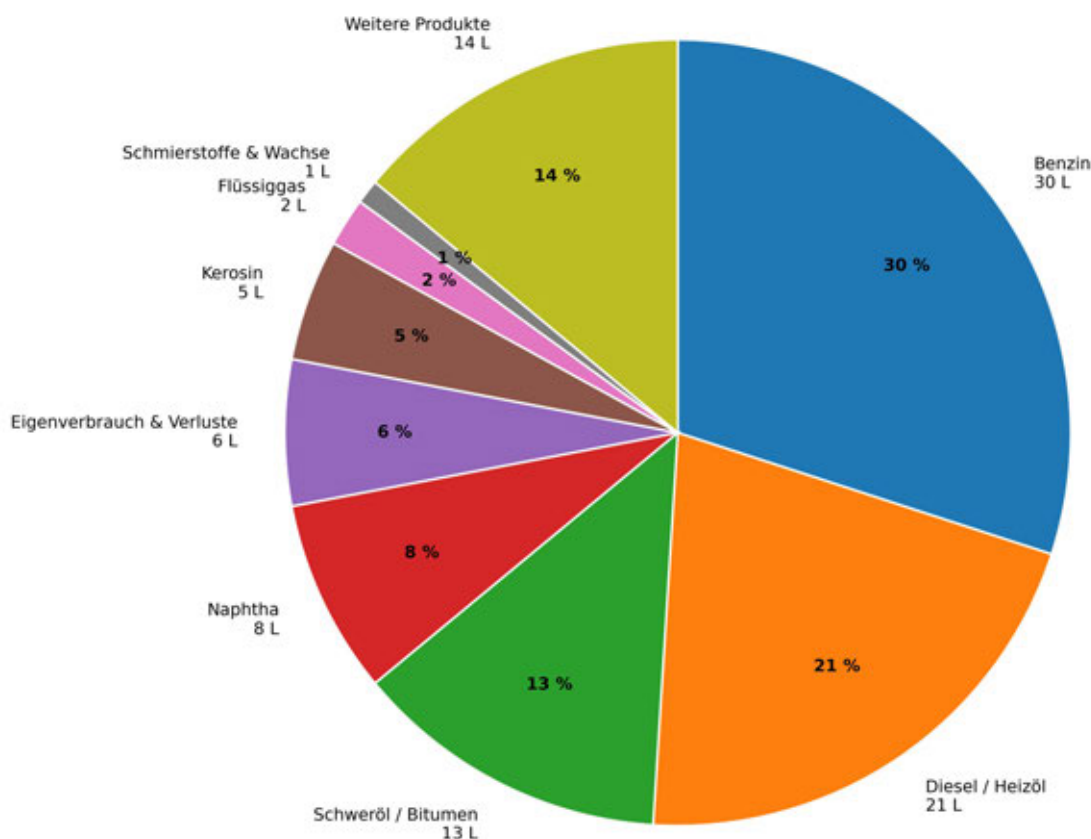
Europa muss deshalb die im eigenen Einflussraum verfügbaren Erdölressourcen rasch, koordiniert und technisch konsequent erschliessen.

Der Golfkrieg 26 erklärt eine mögliche Kerosinkrise allenfalls oberflächlich.

Entscheidend sind Marktsteuerung, Margenpolitik und die Kontrolle strategischer Lieferketten.

Der Corona-Lockdown lieferte dafür ein politisches und logistisches Vorbild: Mobilität, Nachfrage und Versorgung konnten innerhalb kürzester Zeit administrativ eingeschränkt und umgelenkt werden.

## Was aus 100 Litern Rohöl wird



Schematische Durchschnittsdarstellung. Werte gerundet; abhängig von Rohölsorte, Raffineriekonfiguration und Crack-V

### Quellen

Eurostat: EU-Rohölimporte, drittes Quartal 2025.

Eurostat nennt für das dritte Quartal 2025 als wichtigste Lieferanten von Petroleumöl in die EU: Norwegen 14,6 Prozent, USA 14,5 Prozent, Kasachstan 12,2 Prozent. Libyen und Saudi-Arabien gehören ebenfalls zu den relevanten Lieferanten. Diese Quelle stützt die Angaben zur veränderten Importstruktur der EU nach der Abkehr von russischem Rohöl.

Eurostat: EU-Energieimporte 2025.

Für das Gesamtjahr 2025 weist Eurostat die USA mit 15,1 Prozent, Norwegen mit 14,4 Prozent und Kasachstan mit 12,7 Prozent als wichtigste Lieferanten von Petroleumöl in die EU aus. Russland erscheint nicht mehr unter den sieben wichtigsten Partnern; Eurostat verweist dabei auf das EU-Verbot seeseitiger Rohölimporte aus Russland seit dem 5. Dezember 2022 sowie auf das Embargo gegen raffinierte Ölprodukte seit dem 5. Februar 2023.

Reuters: Versorgung der Raffinerie Schwedt mit kasachischem Rohöl.

Reuters berichtet, dass die PCK-Raffinerie Schwedt nach dem Stopp russischer Öllieferungen teilweise mit kasachischem Rohöl versorgt wird, das weiterhin über die Druschba-Pipeline transportiert wird. Diese Quelle stützt die Passage zu Deutschland, Schwedt, Druschba und Kasachstan.

Reuters: Rostock-Schwedt-Pipeline und Versorgungssicherheit.

Reuters meldete im Dezember 2025, dass die Pipeline vom Hafen Rostock zur PCK-Raffinerie Schwedt nach einem Leck betroffen war, die Raffinerie aber weiter arbeitete. Die Meldung ist relevant für die Aussage, dass Rostock seit der Abkehr von russischem Öl eine zentrale Rolle für Schwedt spielt.

TotalEnergies: SAF-Produktion in La Mède.

TotalEnergies gibt an, dass die Biorefinery La Mède im Süden Frankreichs nach Anlagenanpassungen bis zu 15 000 Tonnen nachhaltigen Flugkraftstoff pro Jahr aus gebrauchten Speiseölen und tierischen Fetten produzieren soll. Diese Quelle stützt die Angaben zu SAF und La Mède.

TotalEnergies: La Mède als Biorefinery-Plattform.

TotalEnergies beschreibt La Mède als erste französische Biorefinery von Weltrang, 2019 in Betrieb genommen, mit einer Kapazität von 500 000 Tonnen erneuerbarem Diesel pro Jahr. Die Quelle ist nützlich für den Abschnitt über den industriellen Umbau klassischer Raffineriestandorte.

TotalEnergies: SAF-Ausbau in Europa.

TotalEnergies nennt La Mède und die Normandie-Plattform als europäische Standorte für SAF-Produktion beziehungsweise Co-Processing. Diese Quelle stützt die Aussage, dass fossile Raffinerielogik und SAF-Produktion zunehmend parallel laufen.

### 2. Hinweis zur technischen Mengenaufteilung

Die Angaben zu den Produktmengen aus 100 Litern Rohöl, also etwa 30 Liter Benzin, 21 Liter Diesel oder Heizöl, 4 bis 6 Liter Kerosin, Naphtha, Flüssiggas, Schweröl, Bitumen, Schmierstoffe sowie Raffinerie-Eigenverbrauch, sind als schematische Durchschnittswerte zu behandeln. Sie variieren nach Rohölsorte, Raffineriekonfiguration, Marktsteuerung und Crack-Verfahren. Für eine streng wissenschaftliche Fassung sollte diese Passage zusätzlich mit einer technischen Quelle einer Energieagentur, eines Raffinerieverbandes oder eines Lehrbuchs zur Erdölverarbeitung belegt werden.

Infostand: 21.4.2026. Grafik: KI generiert ChatGPT. Titelbild: @presse-check