

Die SPD warnt, das Bundeswirtschaftsministerium beruft einen Kerosin-Gipfel ein, gibt sich ansonsten aber betont entspannt. Vor ein paar Wochen hatte die internationale Energiebehörde IEA gewarnt, dass in Europa bereits im Mai das Kerosin ausgehen könnte. Das ist ein Politikum, geht es hier doch nicht „nur“ um die Wirtschaft, sondern auch um den bald anstehenden Sommerurlaub von Millionen Bürgern. Um den steht es nach Lage der Dinge schlecht. Der Irankrieg hat die Lieferketten durcheinandergebracht, doch die grundlegenden Probleme waren bereits vor dem Krieg bekannt. Dass die deutsche Politik nun Gelassenheit demonstriert, ist jedoch irgendwie sogar verständlich, liegt die Lösung dieser Probleme zu großen Teilen gar nicht in ihrer Handlungsmacht. Von **Jens Berger**.

Dieser Artikel liegt auch [als gestaltetes PDF vor](#). Wenn Sie ihn ausdrucken oder weitergeben wollen, nutzen Sie bitte diese Möglichkeit. Weitere Artikel in dieser Form [finden Sie hier](#).

Der Frühling lässt sein blaues Band und wer jetzt nicht in den Urlaub fliegt, fliegt womöglich lange nicht mehr. Verzeihen Sie mir die Verhackstückung zweier Rilke-Gedichte. Aber die Lage ist in der Tat ernster, als es vielen Beobachtern scheint. Dazu ein paar Zahlen. Deutschland und ganz Europa waren schon immer vom Kerosinimport abhängig. Von den rund neun Millionen Tonnen Kerosin, die in Deutschland pro Jahr benötigt werden, wird nur rund die Hälfte im Inland produziert. Bei der Hälfte des Treibstoffs, die importiert wird, kommen wiederum drei Viertel aus Raffinerien, die in der Golfregion beheimatet sind - zum größten Teil aus Kuwait und den Emiraten. Der letzte Tanker, der die Straße von Hormus passiert hat, ist bereits letzte Woche in Rotterdam angekommen. Nun kommt nichts mehr und selbst wenn die Seewege sich wie durch ein Wunder heute wieder öffnen würden, wird es noch sehr lange dauern, bis wieder Kerosin nach Europa verschifft werden kann - mehr als 80 Raffinerien in der Region [sind Angaben von Branchenexperten](#) durch die Kriegshandlungen teils schwer beschädigt worden und fallen ohnehin auf unabsehbare Zeit aus. Zwar ist auch der Markt für Kerosin global, aber mögliche Ersatzlieferungen aus den USA und Nigeria können die wegfallenden Kapazitäten aus der Golfregion nur zum Teil decken. Der Mangel kommt - so oder so. Die Kerosinversorgung war wohl der Kanarienvogel in der Kohlenmine der Lieferketten, die durch den Irankrieg zerstört wurden.

Betrachtet man die europäische Kerosinversorgung isoliert, kam der Irankrieg zudem zu einem sehr ungünstigen Zeitpunkt. Unabhängig von Kriegen und Sanktionen gibt es nämlich Entwicklungen, die die Versorgung ohnehin bereits strapaziert haben. Zum einen sind dies die Raffineriekapazitäten in Europa. Hier sind über die letzten Jahrzehnte aufgrund der Oligopolstruktur zahlreiche kleinere Anbieter vom Markt verschwunden, ohne dass die wegfallenden Kapazitäten im Inland ausgeglichen wurden. So konnten die Großraffinerien der Multis ihre Profite maximieren und was auf dem Markt fehlte, wurde halt aus dem

Persischen Golf per Tanker importiert. Für die größten kontinentaleuropäischen Drehkreuze des Flugverkehrs war dies interessanterweise indirekt nur durch die NATO möglich. Flughäfen wie Amsterdam, Frankfurt, Köln-Bonn, Brüssel, München oder Zürich werden über das CEPS-Pipelinesystem der NATO mit Kerosin versorgt, das größtenteils über die Raffinerien und Häfen der Energiehubs Rotterdam und Antwerpen gespeist wird.

Während andere Raffinerieprodukte wie Benzin oder Diesel mit sinkenden Absatzmengen konfrontiert sind, steigt der Bedarf an Kerosin von Jahr zu Jahr. Es wird mehr geflogen, die Luftfracht spielt eine immer größere Rolle und durch eine Klimaschutzrichtlinie wurde das bis 2025 übliche „Tankering“, bei dem die Airlines ihre Jets kosten- und steueroptimiert nicht in der EU, sondern am Zielflughafen volltankten, [von der EU verboten](#). Die Folge der geänderten Rahmenbedingungen: Die Importabhängigkeit stieg von Jahr zu Jahr.

Dann kam der Ukrainekrieg. Durch die Russlandsanktionen fiel ein „niedriger zweistelliger Anteil“ - wie es in Branchenkreisen heißt - der Kerosinimporte direkt weg. Ebenso problematisch war es jedoch, dass die durch die Sanktionen wegfallenden Rohölimporte aus Russland auch auf Seite deutscher Raffinerien dazu führten, dass weniger Kerosin produziert werden konnte. Gegengesteuert wurde nicht. Diese Entwicklung führte dazu, dass der Dachverband der Fluggesellschaften IATA bereits im Herbst letzten Jahres - also lange vor dem Irankrieg - [eine Warnung aussprach](#), in der es heißt, die Kerosinversorgung in Europa laufe durch die Folgen der Russlandsanktionen auf einen Notstand zu. Ohne strukturelle Reformen bei der Kerosinversorgung drohen demnächst den Flughäfen, die nicht an eines der großen, zentralen Versorgungsnetze wie der CEPS angeschlossen sind, schon bald physische Engpässe. Wie gesagt - diese Warnung wurde bereits vor dem Irankrieg ausgesprochen.

Der Wegfall der Importe aus dem Persischen Golf traf also ein System, das ohnehin über keine nennenswerte Resilienz und keine größeren Puffer verfügte. Was folgte, war ein globaler Verteilungskampf um Tankerlieferungen mit Kerosin. Mit Kuwait und den Emiraten sind zwei der weltgrößten Kerosin-Exporteure ausgefallen. China zählt ebenfalls zu den größten Exporteuren, hat jedoch bereits in den ersten Kriegstagen [einen Exportstopp verkündet](#). Was bleibt, sind die USA, die jedoch den größten Teil des im Lande produzierten Kerosins selbst benötigen, und Nigeria, das seine Kapazitäten in den letzten Jahren [massiv erhöht hat](#). All dies führte dazu, dass sich der sogenannte „Crack Spread“, also der Aufpreis für raffiniertes Kerosin, mittlerweile [auf über 80 US-Dollar pro Barrel erhöht hat](#), womit sich der Endkundenpreis binnen weniger Tage mehr als verdoppelte. Große Airlines, wie die Lufthansa, können das noch wegstecken, da sie den Großteil der Einkäufe über Waretermingeschäfte (Hedging) gegen Preisschwankungen abgesichert haben. Aber die Preise fürs Hedging steigen natürlich mit dem Kerosinpreis und es ist nur eine Frage der

Zeit, bis die Kerosinpreissteigerung sich auch massiv auf die Ticketpreise überträgt - die Kerosinkosten betragen in normalen Zeiten rund ein Viertel der operativen Kosten von Fluglinien.

Wenn die Politik nun Handlungsspielräume simuliert, so ist dies kaum mehr als eine Scharade. Nichts ist so international verzahnt wie der Luftverkehr. Die Lufthansa kann beispielsweise nicht Tokyo anfliegen, wenn der Langstreckenjet in Tokyo nicht wieder für den Rückflug auftanken kann. Umgekehrt können ausländische Airlines keine deutschen Flughäfen anfliegen, wenn hierzulande das Kerosin ausgegangen ist. Die entscheidende Frage ist vielmehr, ob und wann das Kerosin auch an europäischen Flughäfen physisch knapp wird. Und hier gibt es zwei Arten von „Knappheit“.

Wenn wir von den großen bereits genannten Flughäfen im Westen und Süden des Landes sprechen, so ist es wohl am wahrscheinlichsten, dass hier eine physische Knappheit über den Preis und über Regulierungen verhindert werden kann. Wenn die Ticketpreise ins Uferlose gehen und nicht mehr nachgefragt werden, werden die entsprechenden Verbindungen halt eingestellt. Es ist auch nicht gerade unwahrscheinlich, dass vor allem im Frachtbereich durch die Preissteigerungen mittel- bis langfristig Flüge ganz einfach wegfallen. Schätzungsweise landen und starten pro Tag rund 80 Langstreckenjets voll mit „Billig-Krempel“ von Aliexpress und Temu in der EU, die pro Jahr rund 4,6 Milliarden Kleinsendungen an europäische Haushalte transportieren. Mit steigenden Kerosinpreisen dürfte dieses Geschäftsmodell auch ökonomisch nicht mehr nachhaltig sein. Und ob sich viele Bürger angesichts ohnehin steigender Energie- und Lebensmittelpreise auch noch die bald deutlich teureren Flugreisen überhaupt noch leisten können, ist ebenfalls offen. Hier gilt: Bevor das Kerosin physisch knapp wird und die Flugzeuge nicht mehr starten können, werden die Flüge zuvor ohnehin vom Flugplan gestrichen, weil sie aufgrund der Preise nicht mehr nachgefragt werden.

Beim Kerosingipfel im Wirtschaftsministerium dürfte es vor allem um die ebenfalls reale Gefahr gegangen sein, dass das Kerosin zumindest an einigen Flughäfen tatsächlich physisch knapp wird. Und auch das ist durchaus möglich. Der IATA-Bericht nennt beispielsweise den Flughafen Mailand, der aufgrund seiner eingeschränkten Bezugsquellen für Kerosin offenbar besonders vulnerabel ist. In Deutschland wird dies vor allem für die ostdeutschen Flughäfen Berlin-Brandenburg und Leipzig-Halle auch gelten, die nicht an das NATO-Pipelinesystem CEPS angeschlossen sind, sondern ihr Kerosin über die ostdeutschen Raffinerien PCK Schwedt und Leuna beziehen, die ihrerseits von den Russlandsanktionen ohnehin bereits schwer getroffen sind. Da kommt die aktuelle Meldung, dass der russische Konzern Rosneft die Durchleitung kasachischen Öls über die Druschba-Pipeline womöglich bereits im Mai [unterbrechen will](#), natürlich zum denkbar ungelegensten Zeitpunkt. Honi soit

qui mal y pense. Ohne russisches Öl kein Kerosin aus Schwedt. Ohne Kerosin aus Schwedt könnten am BER schon bald die Lichter ausgehen.

Im Wirtschaftsministerium wiegelt man derzeit jedoch noch ab. Man habe schließlich noch eine strategische Reserve in Höhe von rund einer Million Tonnen Kerosin, was „rechnerisch“ reichen würden, eine Knappheit fünf Monate lang zu überbrücken. Das stimmt. Die Frage ist jedoch, ob fünf Monate ausreichen, zumal eine Wiederaufnahme der Lieferungen aus Kuwait und den Emiraten ja nicht nur eine politische Frage ist, sondern auch vom Zustand der dortigen Raffinerien abhängt. Es ist auch vollkommen unklar, ob es überhaupt physisch möglich ist, die an die CEPS angeschlossene strategische Reserve „just in time“ an die besonders exponierten Flughäfen zu liefern, die - wie bereits erwähnt - ja gerade eben nicht an dieses Pipeline-Netz angeschlossen sind.

Die Politik tut so, als habe sie Optionen. Die hat sie aber nicht. Nicht mehr. Nun rächen sich die Fehler der Vergangenheit. Die verschwundenen Raffineriekapazitäten lassen sich nicht mittelfristig ausgleichen. Und dass die Folgen der Russlandsanktionen das Land wirtschaftlich hoch vulnerabel gemacht haben, ist ja bekannt. Dazu nur eine kleine Überschlagsrechnung. Wenn der „niedrige zweistellige Anteil“ der Kerosin-Importe aus Russland vor 2022 korrekt ist, ist dies genau die Summe, die heute fehlt. Deutschland importiert rund 45 Prozent des Kerosins. Davon fallen nun rund zwei Drittel wegen des Irankriegs aus - macht 30 Prozent Fehlmenge. Wenn davon - wie es in Branchenkreisen heißt - die Hälfte durch Importe aus Nigeria und den USA, wenn auch zu hohen Preisen, kompensiert werden kann, bleiben 15 Prozent als Fehlmenge - also ein niedriger zweistelliger Anteil. Aber ein Ende der Russlandsanktionen ist ja für die deutsche Politik kein Thema und es ist ohnehin fraglich, ob Russland die Lieferungen wieder aufnehmen würde. Da haben wir den Schlamassel.

Ja, wer jetzt nicht in den Urlaub fliegt, fliegt womöglich lange nicht mehr; nicht nur weil sein Ferienflieger womöglich mangels Treibstoffs am Boden bleiben muss, sondern weil er selbst sich den Flug schlichtweg nicht mehr leisten kann oder der Flug gestrichen wurde, weil viele andere Mitbürger ihn sich nicht mehr leisten können. Willkommen in der neuen Normalität.

Titelbild: Me dia/shutterstock.com 