

# Warum der „gute Schutz“ der Schweiz eine Illusion ist



Die Welt verbraucht derzeit sorgenfrei ihre strategischen Reserven. Doch während der Mainstream suggeriert, die Schweiz sei aufgrund ihrer überdurchschnittlichen Öl-Reserven „am besten geschützt“, übersieht sie die entscheidende physikalische und logistische Realität.

*Von der Redaktion peakoil.ch*

**Die Behauptung, die Schweiz sei gut geschützt, bricht an drei harten Fakten zusammen**

## **1. Das Bruttovolumen-Märchen (Statistik vs. Chemie)**

Der Mainstream rechnet stur in Tonnen und Monaten: „Die Schweiz hat Pflichtlager für 4,5 Monate, also sind wir sicher.“ Diese Rechnung ignoriert die **Molekül-Zusammensetzung**. Wie wir in unserer aktuellen Studie aufzeigen, fließt derzeit fast nur noch leichtes US-Schieferöl (LTO) nach Europa.

Aus LTO lässt sich in den Raffinerien jedoch primär Benzin gewinnen – für die Produktion von **Diesel, Heizöl und Kerosin (Mitteldestillate)** fehlen die schweren Kohlenwasserstoffketten (C9–C16). Die Schweiz hat also kein Mengenproblem bei den Rohöl-Tonnen, sondern ein massives Qualitätsdefizit bei den Treibstoffen, die unsere Logistik und unsere Heizungen im Winter am Leben erhalten.

## **2. Das Logistik-Vakuum (Die Wiederbeschaffungszeit)**

Watson erwähnt Trumps Hoffnungen auf einen schnellen Deal mit dem Iran. Doch selbst wenn die Strasse von Hormus morgen öffnet, warnt die Branche vor massiven Verzögerungen. Ein Tanker, der den afrikanischen Kontinent umrunden muss, benötigt **35 bis 45 Tage Fahrtzeit** nach Europa.

Unsere Pflichtlager von rechnerisch 4,5 Monaten werden also nicht erst im Winter angegriffen, sondern sie schrumpfen *jetzt* im Sommer im Rekordtempo, um die Lieferfrist der umgeleiteten Schiffe zu überbrücken. Per 1. Juni sind von den ursprünglichen 135 Tagen Reserve real bereits erhebliche Mengen aufgezehrt.

### 3. Der europäische Domino-Effekt

Kein Land ist eine Insel. Wenn Deutschland, Frankreich oder Italien im Juni ihre viel kleineren Notvorräte aufgebraucht haben und Fahrverbote verhängen, wird der Bundesrat nachziehen müssen. Wenn rings um uns herum die Pipelines austrocknen und Grenzgänger den Schweizer Treibstoff aufkaufen (Tanktourismus), schmilzt der vermeintliche „Schweizer Schutzschirm“ innerhalb von Tagen wie Schnee in der Sommersonne.

#### Unser Fazit:

Die Märkte und die Leitmedien wiegen die Bevölkerung in einer gefährlichen Sicherheit. Die Stabilität an den Zapfsäulen ist nicht das Ergebnis einer funktionierenden Versorgung, sondern das **historische Plündern der US-Notreserven**, die mit 374 Millionen Barrel auf den tiefsten Stand seit 1982 gefallen sind.

Die Schweiz schlafwandelt nicht, weil sie keine Reserven hat. Sie schlafwandelt, weil sie den Sommer nutzt, um die eiserne Reserve zu verfeuern, die im kommenden Winter für die Grundversorgung überlebenswichtig sein wird. Wir warten auf die unweigerliche Reaktion des Bundesamtes für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL). Die Physik lässt sich nicht wegbewirtschaften.

---

Hier noch unsere Reaktion auf Leserkommentare, welche wir in letzter Zeit erhalten haben:

#### 1. Antwort auf: „**Können wir die Diesel-Lücke nicht einfach mit Biokraftstoffen (Biodiesel) schliessen?**“

**Antwort:** Das ist rein rechnerisch und ökologisch unmöglich. Biokraftstoffe der 1. Generation (aus Raps oder Soja) machen in der Schweiz aktuell nur einen einstelligen Prozentsatz des Gesamtreibstoffs aus. Um den wegfallenden fossilen Diesel durch Biodiesel zu ersetzen, müssten wir die gesamte Schweizer Agrarfläche mehrfach ausschliesslich mit Energiepflanzen besäen. Das würde zu einer unmittelbaren Nahrungsmittelkrise führen (**Flächenkonkurrenz**). Zudem benötigen auch Traktoren und die Erntelogistik Diesel. Der energetische Erntefaktor (**EROEI**) von Biodiesel ist so niedrig, dass er ein kollabierendes Gesamtsystem bei den Mitteldestillaten im Juni 2026 unmöglich stützen kann.

**2. Antwort auf: „Die Schweiz hat doch viel Strom und die SBB fährt elektrisch. Warum betrifft uns die Diesel-Lücke überhaupt so stark?“**

**Antwort:** Die SBB ist elektrifiziert, aber die Feinverteilung der Schweiz hängt zu **nahezu 100 Prozent am Strassentransport (LKW)**. Lebensmittel, Medikamente, Baumaterialien und Konsumgüter werden nicht per Schiene in die Migros-, Coop- oder Spitalfilialen geliefert, sondern von Diesel-Lastwagen. Fällt der Diesel weg, steht die logistische Lebensader der Schweiz innerhalb von 48 Stunden still. Strom und Elektromobilität im PW-Bereich können den schweren Güterverkehr im Sommer 2026 technologisch noch nicht ansatzweise kompensieren.

**3. Antwort auf: „Wenn das Öl knapp wird, steigen wir halt schneller auf synthetische Treibstoffe (E-Fuels) um.“**

**Antwort:** E-Fuels sind physikalisch gesehen keine Energiequelle, sondern ein **Energiespeicher**. Um synthetischen Diesel oder Kerosin herzustellen, benötigt man gigantische Mengen an CO<sub>2</sub> und grünem Strom. Der Wirkungsgrad liegt bei mageren 10 bis 15 Prozent. Das bedeutet: Wir müssten ein Vielfaches an zusätzlicher elektrischer Energie aufwenden, um ein einziges Barrel E-Diesel herzustellen. In einer globalen Energiekrise, in der auch Strom im europäischen Verbundnetz im Winter knapp wird, sind E-Fuels im industriellen Massstab für die nächsten Monate schlicht Science-Fiction.