

# Bund warnt vor drohender Unterversorgung

Auch bei Heizöl, Benzin und Diesel – nicht nur bei Gas – ist die Versorgungslage angespannt

DAVID VONPLON, CHRISTOPH EISENRING

Die Schweiz steht vor einem ungewissen Winter. Weil Russland die Belieferung immer stärker drosselt, geht die Furcht um, dass das Gas knapp werden könnte. Für etwas Entlastung sorgt dabei, dass viele Schweizer Industriebetriebe über sogenannte Zweitstoffanlagen verfügen. Sie können im Notfall von Erdgas auf Heizöl umstellen. Der Bundesrat hat deshalb Ende Juni die Industrie vorsorglich dazu aufgerufen, ihre Heizöltanks trotz den hohen Preisen aufzufüllen.

Doch nun zeigt sich, dass bei Heizöl und anderen Mineralölprodukten ebenfalls Versorgungsprobleme auftreten könnten – wenn auch aus anderen Gründen als beim Gas. Die Versorgung der Schweiz mit Mineralölprodukten habe sich verschlechtert und sei gegenwärtig nur noch «knapp gesichert», heisst es in einem Lagebericht des Bundesamtes für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL), der am Mittwoch veröffentlicht wurde. Laut dem Bericht ist die Situation angespannt: Finde keine Verbesserung statt, drohe innert Kürze eine Unterversorgung mit Mineralölprodukten.

## Pflichtlager für den Notfall

Allerdings würde eine Unterversorgung nicht unweigerlich dazu führen, dass das Heizöl und Treibstoffe rationiert werden müssten: Im Unterschied zum Gas verfügt die Schweiz über Pflichtlager, die den Bedarf an Heizöl, Benzin und Diesel für viereinhalb Monate decken, jenen an Kerosin für drei Monate. Diese Lager müssten bei einer Zuspitzung der Versorgungslage durch den Bund freigegeben werden.

Roland Bilang, Chef von Avenergy, dem Verband der Treib- und Brennstoffimporteure, bestätigt auf Anfrage, dass es aufgrund einer Kombination verschiedener Faktoren gegenwärtig Probleme beim Nachschub mit Mineralölprodukten gebe. Er betont jedoch, dass die Verfügbarkeit von Heizöl, Benzin und Diesel nicht gefährdet sei. «Es ist in der Vergangenheit immer mal wieder vorgekommen, dass vorübergehend nicht genug Mineralölprodukte in die Schweiz



In der Schweiz gibt es keine Erdgaslager. Deshalb wird das Pflichtlager für Gas in Heizöl gehalten.

GAËTAN BALLY / KEYSTONE

transportiert werden konnten und die Pflichtlager angezapft werden mussten.»

Letztmals musste der Bund grössere Mengen an Treibstoffen im Sommer 2018 freigeben. Damals führte der Rhein über längere Zeit wenig Wasser, eine Explosion in einer süddeutschen Raffinerie beeinträchtigte den Import von Benzin und Diesel weiter.

Die gegenwärtigen Versorgungsprobleme beim Öl gehen laut dem BWL auf eine Verkettung verschiedener Ursachen zurück: Erstens kommt derzeit nur ein Teil der Mineralöltransporte über die Schiene an. Vor allem in Deutschland, aber auch in den Benelux-Staaten hat sich die Situation in der letzten Woche massiv verschlechtert. «Bis zu 80 Prozent der Züge tref-

fen gegenwärtig verspätet oder gar nicht ein», heisst es im Bericht.

Als Ursache für die Störungen nennt der Bericht personelle Engpässe, aber auch Bauarbeiten am Bahnnetz. Was die Probleme akzentuiert: Häufig zieht eine Verzögerung beim Transport eine Kettenreaktion nach sich. So können auch die nachfolgenden Lieferungen nicht rechtzeitig verladen werden, da die Bahnkesselwagen blockiert sind.

Zweiter Grund für die angespannte Situation beim Mineralöl sind die niedrigen Pegelstände. Schiffsraum sei zwar erhältlich, heisst es im Bericht. Doch könnten die Tanker beim gegenwärtigen Wasserstand nur mit einer Ladung von 45 Prozent verkehren. Angesichts des trockenen und heissen Wetters geht das

BWL davon aus, dass der Rheinpegel in den kommenden Tagen und Wochen weiter fallen wird.

Die Behörden beschränken sich derzeit darauf, die Versorgungslage bei den Mineralölprodukten zu überwachen. Ein Eingriff erfolgt erst, wenn die Versorgung mit lebenswichtigen Gütern wie Heizöl und Benzin nicht mehr durch die Wirtschaft sichergestellt werden kann – so weit ist es aber noch nicht. «Wir stehen in engem Kontakt mit der Branche, damit wir nötigenfalls zum richtigen Zeitpunkt eingreifen können», sagt der BLW-Sprecher Thomas Grünwald.

Frank Furrer, Generalsekretär des Verbands der verladenden Wirtschafts (VAP), verweist ebenfalls auf die vielen Baustellen auf dem deutschen Bahnnetz.

Die Baustellen auf den Hauptachsen und Nebenstrecken sowie international zwischen den nationalen Netzbetreibern würden oft schlecht koordiniert, zuweilen fänden die Arbeiten parallel statt oder ganz kurz nacheinander.

Dazu kommt, dass solche Arbeiten meist in der Nacht ausgeführt werden, wenn keine Personenzüge fahren. Damit ist aber der Güterverkehr in die Schweiz besonders von Unterbrechungen betroffen, da er regelmässig in der Nacht stattfindet. Die Netzüberlastung in Deutschland führe auch dazu, dass zwar zuweilen ein Lokführer verfügbar sei, dann aber der Zug fehle, erklärt Furrer. Verspätungen von zwei Tagen in internationalen Verkehren seien keine Seltenheit.

## Baustellenchaos bei der DB

Branchenkenner weisen zudem auf die Knappheit von Kesselwagen hin. Jetzt, da die Nachfrage stark angezogen hat, gibt es zu wenige davon. Zuvor hatten die Güterfirmen ihren Bestand über Jahre abgebaut, um Kosten zu sparen. Mit Lastwagen kann man die Güterzüge nicht ersetzen, es gibt die nötige Menge an Camions einfach nicht.

Nicht die Verfügbarkeit von Erdöl ist also das Hauptproblem, sondern die mangelnden Transportkapazitäten. Die Schweiz hat in Cressier eine Raffinerie, die über eine Pipeline mit Rohöl aus Marseille versorgt wird. Hier gibt es keinerlei Nachschubprobleme. Cressier deckt etwa 27 Prozent des Schweizer Bedarfs an Mineralölprodukten.

Laut dem Branchenverband Swissem sind die Mitgliedfirmen zwar viel weniger als früher auf Heizöl angewiesen. Der Energieverbrauch werde zu 55 Prozent durch Strom, zu 33 Prozent durch Gas gedeckt, sagt Jean-Philippe Kohl, Vizedirektor von Swissem. Der Bedarf an Heizöl bewege sich im einstelligen Prozentbereich. Allerdings würden die Firmen vom Bund angewiesen, ihre Heizöltanks zu füllen, um bei Bedarf vom knappen Erdgas auf Heizöl wechseln zu können. Wenn nun Heizöl aber auch wieder knapp werde, frage man sich langsam, was man denn noch einsetzen könne, gibt Kohl zu bedenken.