

Öl kann nicht verarbeitet werden

Weil die Förderer nicht genug in Raffinerien, Tankschiffe und Pipelines investieren, klettern die Preise

THOMAS WIEDE, H.J. SCHÜRMMANN

HANDELSBLATT, 22.7.2004
DÜSSELDORF. Damit haben die Verantwortlichen bei Royal Dutch/Shell nicht gerechnet: Als bekannt wird, dass der Ölkonzern seine Raffinerie im kalifornischen Bakersfield schließen will, brennt an der US-Westküste ein Sturm der Entrüstung los. Den Verbraucherverbänden, die sich zu Wort melden, geht es jedoch nicht um Umweltbelange oder Jobs, sondern um die Benzpreise. Sie fürchten, dass diese weiter steigen, wenn Bakersfield schließt.

In den USA ist der Markt gut mit Öl versorgt. Doch so fragen sich inzwischen Kenner der Branche, was nutzt das Rohöl, wenn es nicht verarbeitet werden kann? Auch gestern ließ sich der Ölpreis nicht von Außen September die Förderung weiter erhöhen zu wollen und verharrte auf seinem hohen Niveau von rund 38 Dollar für die Nordseesorte Brent.

Experten sehen darin ein grundsätzliches Problem des Ölmarktes: Der Preis des Rohstoffs wird nicht nur durch Terrorangst und Spekulation auf hohem Niveau gehalten. Fehlende Kapazitäten bei Raffinerien, Tankschiffen und im russischen Pipelinetz spielen mit hinein.

„Die Sünden der Vergangenheit schlagen nun durch“, sagt Hans W. Schiffer, Energieanalyst bei RWE Power. Trotz des seit Jahren weltweit wachsenden Ölbedarfs haben die Unternehmen und die Förderstaaten zu wenig in die Infrastruktur des Ölgeschäfts investiert. Es fehlt vor allem an Möglichkeiten zur Weiterverarbeitung und für den Transport.

Das Londoner Beratungsunternehmen PFC Energy warnt, dass die aktuelle Preisrally beim Öl den Handel bei den Verarbeitungskapazitäten überdeckt: Bereits am Jahresende, erwartet PFC, werde die Nachfrage nach Mineralölprodukten die vorhandenen Möglichkeiten zur Weiterverarbeitung übersteigen.

Das trifft besonders die USA. Der letzte Neubau einer Raffinerie erfolgte in den 70er Jahren. Die Unternehmen konnten die Anlagen zwar modernisieren, aber strengere und von Bundesstaat zu Bundesstaat unterschiedliche Vorschriften zur Brennstoffqualität machen Produktion und Logistik schwierig. Hinzu kommt: Wer ein neues Werk errichten will, muss harte Umweltauflagen erfüllen. Die politische Auseinandersetzung um deren Zukunft läuft zu-

gleich auf vollen Touren. Es fehlt an Rechtssicherheit für die Investoren. Die warten daher lieber ab, stellt das American Petroleum Institute fest.

Wie sehr sich die Industrie zurückgehalten hat, macht sich an den Investitionsausgaben bemerkbar: „Trotz der Rekordhöhen beim Ölpreis haben die Konzerne wenig Geld in neue Projekte gesteckt“, sagt der Essener Energieprofessor Dieter Schmitt. Während früher die Investitionsbudgets im Jahr kurzfristige Zuwächse um bis zu 20 Prozent verzeichneten, seien es heute höchstens 10 Prozent.

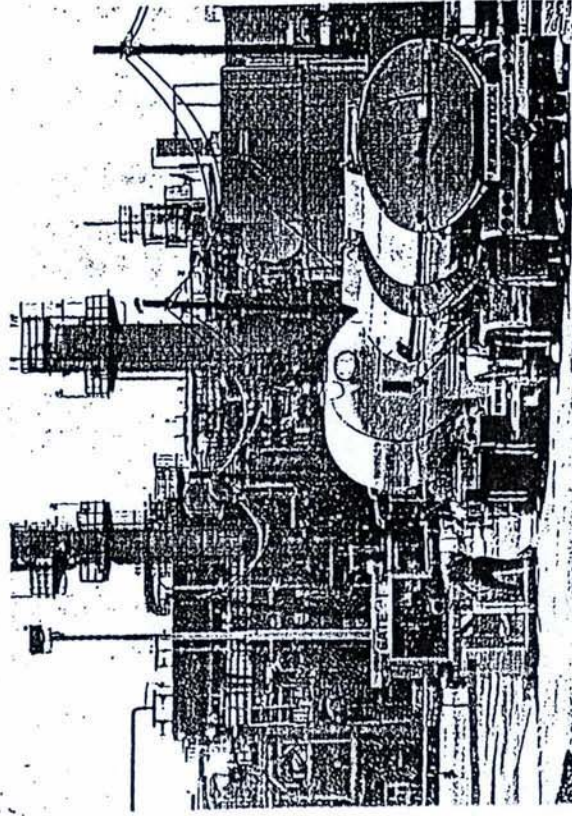
Mittelfristig verspricht immerhin die Lage in Asien einen Erleichterung: Die Regierung Chinas, das nach Angaben der Deutschen Bank für rund 40 Prozent des weltweiten Nachfragewachstums für petroche-

mische Produkte verantwortlich ist, hat den Bau von Raffinerien vom Investitionsbann zur Dämpfung des Wirtschaftswachstums ausgenommen. Die Vorhaben werden aber frühestens ab 2007 den Markt entlasten können.

Beim Öl-Transport machen sich ebenfalls Engpässe bemerkbar: Die Frachtraten für Tanker „sind auf abenteuerliche Höhen geklettert“, heißt es beim Energie-Informationsdienst. Um zusätzliche Produktionskunden zu schiffen, haben vor allem die Saudis den Markt leer gechartert. Weil die Raten zu hoch sind, müssen andere Förderer nun auf kleinere Schiffe ausweichen.

Auch das russische Pipelinetz stößt an seine Grenzen. Zwar werden nach Berechnungen des Energie-Informationsdienst die Kapazitäten der staatlichen Betreibergesellschaft Transneft 2004 um 8 Prozent steigen. Bis 2010 müsste sich die Netz-Leistung jedoch verdoppeln, um den steigenden Exportansprüchen gerecht zu werden. Moskau zögert aber beim Ausbau – auch um die Opec nicht zu verprellen. Zudem zeigt Transneft keine Neigung, ausländische Partner im großen Stil ins Boot zu holen. „So sitzt auf dem russischen Ölexport ein Deckel“, meint ein Analyst.

Teuer könnte es für den Verbraucher daher nicht nur an der Zapfsäule, sondern auch beim Heizen werden. Bald beginnt die Zeit, in der sich die Industrie mit leichtem Heizöl eindeckt: „Die fehlenden Transport- und Verarbeitungskapazitäten dürften dann auf den Preis drücken“, schätzt der Frankfurter Berater Otto Wiesmann.



Shell-Raffinerie in Kalifornien: Da sie nicht effizient ist, will der Konzern sie schließen. Das könnte aber zu Engpässen bei der Benzinherstellung führen.