Hahn zu!

Europäische Erdölraffinerien kämpfen mit sinkender Nachfrage und starker Konkurrenz aus den Schwellenländern. Was nicht groß und effizient ist, wird stillgelegt

Sarah Sommer

Mitte August legte ein 260 Meter langes Tankschiff an der Erdölraffinerie Wilhelmshaven an. Der Tanker holte das Restöl aus der Anlage, deren Produktion bereits seit Oktober 2009 ruht. Spätestens da war den rund 400 Mitarbeitern der Raffinerie klar, dass ihr Arbeitgeber, der amerikanische Konzern ConocoPhillips, in Wilhelmshaven wohl keinen Treibstoff mehr produzieren will. ConocoPhillips hatte lange nach einem Käufer für die Anlage gesucht, da der Konzern keine Möglichkeit mehr sah, Benzin, Diesel oder Heizöl am norddeutschen Standort rentabel herzustellen und zu vertreiben.

Mit dem niederländischen Unternehmen Hestya Energy hat sich nun zwar ein Käufer gefunden. Doch ob die 1976 eröffnete zweitgrößte deutsche Raffinerie im harten internationalen Wettbewerb mithalten kann, ist auch unter der Führung eines neuen Betreibers ungewiss. Der traditionsreichen Wilhelmshavener Raffinerie könnte eine Zukunft als Tanklager bevorstehen. Wilhelmshaven ist kein Einzelfall. In den vergangenen beiden Jahren wurden europaweit bereits sechs Raffinerien verkauft, etwa sieben weitere stehen zum Verkauf. Schon seit rund vier Jahren übersteigt die Produktion der Raffinerien in Europa die Nachfrage deutlich. Während die Gewinne im sogenannten Upstream-Geschäft, der Förderung von Rohöl, steigen, sinken die Margen im Downstream-Geschäft, also in der Weiterverarbeitung des Rohöls. „Die 110 Raffinerien in Europa produzieren derzeit Überkapazitäten von 20 bis 30 Prozent", sagt Dieter Körner, Managing Partner der Unternehmensberatung TA Cook, der Raffineriebetreiber bei der Optimierung ihrer Produktion berät.

Traditionell wurden die Überschüsse der europäischen Raffinerien nach Nordamerika exportiert. Doch jetzt sinkt sowohl in Europa als auch in den USA die Nachfrage nach Benzin und Diesel. Motoren und Heizungen werden immer effizienter, außerdem werden Benzin und Diesel zunehmend mit Biosprit gemischt. Nach Einschätzung von BP, mit einer Verarbeitungskapazität von rund 17 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr der zweitgrößte Erdöl-Raffineriebetreiber in Deutschland, erwartet die Branche ein deutlicher Absatzrückgang.

Eine Prognose des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) beziffert den Absatzrückgang der Ölprodukte in Deutschland bis 2020 auf acht Prozent. Und der europäische Verband der Raffineure, Europia, warnt vor einer „schwierigen Phase" der Branche und einem „substanziellen Rückgang der Nachfrage". Dadurch steigt der Wettbewerbsdruck. Nur die konkurrenzfähigsten Standorte können überleben. Eine ähnliche Situation gab es schon einmal: Als Folge der Ölkrisen wurden Anfang der 80er-Jahre insgesamt 16 Raffinerien in Deutschland stillgelegt, mehr als die Hälfte aller damaligen Anlagen.

Auch jetzt könnten nur Standorte überleben, die über eine kritische Größe verfügen – und deren Produkte an die veränderten Marktbedingungen angepasst sind, sagt Berater Körner. Die europäische Raffinerieproduktion müsse Studien zufolge um mindestens eine Million Barrel pro Tag reduziert werden – etwa 20 bis 25 Standorte könnten deshalb bis 2020 geschlossen werden. Betroffen seien von dieser Konsolidierungswelle vor allem kleinere Anlagen, erklärt Körner. Diese könnten mit der erstarkenden Konkurrenz außerhalb Europas nicht mithalten. „Im Mittleren Osten, in China und Indien entsteht zurzeit starke Konkurrenz durch moderne und sehr große Produktionsanlagen."

Während in Europa und den USA die Nachfrage nach Ölprodukten sinkt, zieht sie in den boomenden Schwellenländern jetzt erst richtig an. Allein die neueste Raffinerie des indischen Konzerns Reliance verfügt über Kapazitäten, die etwa 60 Prozent der gesamten deutschen Produktion entsprechen. Josef Waltl, Präsident des Europia, kommentierte diese Entwicklung auf der jüngsten Jahrestagung des deutschen Außenhandelsverbands für Mineralöl und Energie: „Wenn Sie sich eine Raffinerie kaufen wollen: Jetzt ist der Zeitpunkt!" Billiger werde es nicht mehr.

Die nächste Stufe sei es, die zum Verkauf stehenden europäischen Raffinerien stillzulegen. Managementberater Körner ist allerdings optimistisch, dass die meisten Anlagen auch in Zukunft in Europa rentabel arbeiten können. „Langfristig wettbewerbsfähig sind in der Regel Raffinerien, die mehr als 160 000 Barrel pro Tag produzieren können", sagt Körner voraus. Allerdings müssten die Betreiber die operativen Kosten reduzieren und flexibel auf die veränderten Marktbedürfnisse eingehen. „Erfolgreiche Raffinerien produzieren nicht nur Benzin, sondern auch Biotreibstoffe und Diesel sowie Vorprodukte für die chemische Industrie", sagt Körner.

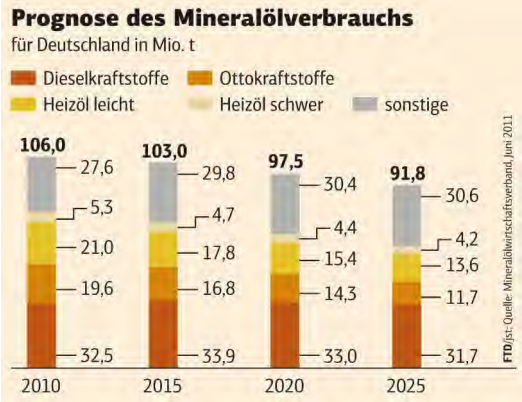
Niedrige Margen, hohe Auflagen

Die Ausrichtung auf margenstärkere, zukunftsfähige Produkte erfordert hohe Investitionen in die Anlagen. So müssen etwa für die Produktion von Biotreibstoff die Mischeinrichtungen sowie Lagertanks angepasst und die Verarbeitungsprozesse geändert werden. Allein BP hat seit 2002 bereits mehr als 1 Mrd. Euro in seine deutschen Raffinerien investiert. „Die verbliebenen europäischen Raffinerien sind führend, was Energieeffizienz und Verarbeitungstiefe angeht", sagt Klaus Picard, Hauptgeschäftsführer des MWV. Jedes Jahr würden insgesamt rund 1,7 Mrd. Euro in die Instandhaltung und Erweiterung der Anlagen investiert. Mit den nagelneuen Produktionsstätten in Asien mitzuhalten, sei aber aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in Europa schwierig.

„Die 14 deutschen Raffineriestandorte müssen

allein für den CO_2-Zertifikatekauf ab 2013 insgesamt 250 Mio. Euro ausgeben", sagt Picard. Die Sicherheits- und Umweltauflagen seien in Europa generell deutlich strenger als in Wettbewerbsmärkten. Und Deutschland wolle mit noch höheren Emissionszielen die Messlatte sogar noch weiter nach oben legen als im übrigen Europa. Die Überkapazitäten in Europa seien grundsätzlich kein Problem für die Branche, sagt Picard. „Wenn die Raffinerien zu wettbewerbsfähigen Preisen produzieren, können sie die Überschüsse exportieren."

Die hohen gesetzlichen Auflagen würden eine rentable Produktion zu Weltmarktpreisen allerdings erschweren. „Bei Margen, die in Deutschland derzeit netto unter 1 Cent pro Liter verarbeitetem Rohöl liegen, fallen solche Zusatzkosten stark ins Gewicht." Von der Politik erwartet der Verbandschef daher vor allem bessere Rahmenbedingungen, damit sich die Raffinerien am Weltmarkt behaupten können. Das sei die Voraussetzung für Investitionen in innovative und effizientere Technologien.



„Europäische Raffinerien sind führend, was Energieeffizienz und Verarbeitungstiefe angeht"

KLAUS PICARD, Hauptgeschäftsführer MWV

dapd/Jörg Sarbach

Die Vorratslager der Erdölraffinerie in **Wilhelmshaven** stehen leer. Die Zukunft der Anlage ist ungewiss