

Mehr als die Hälfte aller deutschen Haushalte heizt inzwischen mit Erdgas, Tendenz steigend. Und auch wenn die Preise zur Zeit ausnahmsweise mal fallen – der Lieferstopp wegen des Streites zwischen der Ukraine und dem russischen Gaskonzern Gazprom hat gezeigt, wie abhängig wir von russischem Gas geworden sind. Dabei gibt es durchaus auch andere Lieferländer. Doch die deutschen Gaskonzerne scheinen kaum gewillt, diese Alternativen zu nutzen.

In vielen Regionen der Welt liegen Erdgasvorkommen, deren Abtransport per Pipeline viel zu aufwendig wäre. In Afrika, in den klassischen Ölförderländern des nahen Ostens, aber auch in Australien, vor Südamerika und den unwirtlichen Regionen der Arktis und Antarktis. In vielen Ölförderländern fällt Erdgas schon lange als Abfallprodukt der Ölförderung an. Weil es aber viel zu aufwendig wäre, Erdgaspipelines bis zu den weltweit vorhandenen Absatzmärkten zu bauen ist das Gas jahrzehntelang abgefackelt worden, schlichtweg verschwendet. Doch in den letzten Jahren hat sich eine interessante Alternative zum Abtransport per Pipeline ergeben. Der Transport mit Tankschiffen ist zur wirtschaftlichen Alternative geworden. Japan lässt schon lange seinen gesamten Erdgasbedarf per Schiff liefern, mittlerweile sind auch andere Länder auf den Geschmack gekommen. In den USA, aber auch in Asien und Europa existieren dutzende Terminals, die das Flüssigerdgas von Tankschiffen entladen können. Nur in Deutschland existiert bis heute keines.

Abhängig von Russland ?

Im Moment stammt erst ein rundes Drittel des in Deutschland verbrauchten Erdgases aus Russland. Der zweitgrößte Teil stammt aus der Nordsee vor Norwegen, das sich schon seit Jahrzehnten als zuverlässiger Lieferant etabliert hat, der Rest aus anderen Quellen der Nordsee, Holland und sogar Norddeutschland. Doch die vor England liegenden Quellen sind schon so gut wie erschöpft, auch die Fördermengen in Holland und Deutschland schrumpfen. Und weil gleichzeitig der Erdgasverbrauch immer weiter steigt, ist absehbar, dass der aus Russland stammende Anteil unweigerlich steigen wird. Doch es gibt Erdgasfördergebiete, die zwar zu weit entfernt liegen, um das Gas per Pipeline nach Deutschland zu bringen – die inzwischen aber auf ganz anderem Weg für uns nutzbar gemacht werden können.

Alternativen zur Pipeline.

Japan zum Beispiel, lässt sich schon seit vielen Jahrzehnten das Erdgas per Tankschiff liefern. Und zwar in flüssiger Form. Bei minus 163 Grad wird das Gas flüssig – und schrumpft dabei auf ein sechshundertstel seines Volumens. Das nennt man dann LNG, ‚Liquified natural Gas‘, Flüssigerdgas. Die dazu nötige Technik ist mittlerweile ab einer Entfernung von 3000 Kilometern sogar wirtschaftlicher als der Transport per Pipeline - und es gibt eine ganze Reihe von Erdgasfördergebieten, die nur auf diese Weise überhaupt ihr Gas zum Kunden bringen können. Da sind zum Beispiel die Erdgasfelder der arktischen Barentsee, die von Norwegen zur Zeit erschlossen werden. Das Unternehmen StatoilHydro exportiert Gas aus der norwegischen Nordsee seit vielen Jahren über Pipeline nach Deutschland. Doch für die sehr weit nördlich liegenden Fördergebiete ist im letzten Jahr die erste europäische Erdgasverflüssigungsanlage in Betrieb gegangen. Gebaut vom deutschen Technologiekonzern Linde. Die Erdgasförderung des arabischen Landes Qatar wird schon seit Jahren ausschließlich per Tankschiff abtransportiert. Ähnliches gilt für Erdgasvorkommen in Nigeria oder anderen afrikanischen Staaten, die zu weit von den Verbrauchern entfernt liegen, um rentable Pipelines zu bauen. Lange war das dortige Erdgas deshalb als unnützes Abfallprodukt der Ölförderung abgefackelt worden. Man nannte das ‚stranded‘ (gestrandetes) Gas. Doch inzwischen entstehen in vielen Gegenden der Welt Anlagen, in denen es verflüssigt und als LNG in Tankschiffe verladen werden kann. Das Gas gelangt auf diese Weise nicht nur nach Japan, sondern auch in die USA, nach Frankreich, Spanien, Italien, Belgien, Holland – nur nicht nach Deutschland.

Pläne in Wilhelmshaven.

Das sollte sich eigentlich im nächsten Jahr ändern. Unter der Federführung von e.on arbeitete ein Konsortium namens DFTG daran, auch in Deutschland ein Terminal zu errichten, in dem das flüssige Erdgas vom Schiff in große Tanks gepumpt – und durch Erwärmen wieder gasförmig wird. In der Stadt Wilhelmshaven hatte die Verwaltung intensiv am Genehmigungsverfahren für eine solche Anlage gearbeitet. Sie wäre groß genug gewesen um hier zehn Prozent des deutschen Gasbedarfes zu importieren. Unmittelbar vor dessen Abschluss kam dann die Nachricht: der Bau wird abgeblasen. Der mit Abstand größte deutsche Gasimporteur, e.on, hat nach eigenen Angaben doch keinen Bedarf für ein derart großes Terminal – auch eine Umfrage unter anderen Gasversorgern hätte zu wenig Interesse ergeben, um es auszulasten.

Boom in Rest von Europa!

Merkwürdig nur: in Rest von Europa werden zur Zeit – wie auch in anderen Teilen der Welt – immer neue Anlande-Terminals für Flüssiggas gebaut oder erweitert. Die Firma Fluxys S.A. betreibt schon seit rund zwanzig Jahren ein Terminal in Zeebrugge, Dessen Kapazität wurde letztes Jahr verdoppelt. Im Moment haben schon wieder zehn Firmen Interesse an einem weiteren Ausbau angemeldet, die Verhandlungen laufen. Allerdings gibt es einen Unterschied zwischen Belgien und Deutschland. In Belgien wird das gesamte Pipeline-Netz wie auch das Flüssiggas-Terminal von einer Firma betrieben, die ausschließlich als Infrastrukturbetreiber tätig ist und selbst weder Gas importiert noch an Endkunden verkauft.

Partner von Gazprom in Deutschland !

Ganz anders in Deutschland. Der größte Energiekonzern, der die meisten Endkunden beliefert, ist gleichzeitig größter Pipelinebetreiber und auch mit Abstand größter Importeur: E.on mit seiner Tochter Ruhrgas. Und E.on selbst ist – neben dem russischen Staat – der zweitgrößte Miteigentümer des russischen Erdgasmonopolisten Gazprom. Der langjährige Vorstandsvorsitzende von e.on Ruhrgas ist einziges nicht-russisches Aufsichtsratsmitglied von Gazprom und seit dem Jahr 2006 auch Honorarkonsul der russischen Föderation. Dienstsitz des russischen Konsuls: Düsseldorf, E.on-Platz 1, die Konzernzentrale von e.on. Der zweitgrößte Erdgasimporteur Deutschlands ist sogar noch enger mit Russland verbunden. Er gehört zu Hälfte Gazprom, die andere Hälfte hält BASF. Und alle drei Firmen gemeinsam sind gerade dabei die neue Ostsee-Pipeline zu bauen. Über die sollen demnächst mehr als 50 Milliarden Kubikmeter Erdgas aus Sibirien nach Europa kommen, rund die Hälfte des deutschen Erdgasbedarfes. Laut e.on und Wingas ist diese Abhängigkeit von Russland kein Problem, der Staat habe sich lange als verlässlicher Partner gezeigt und man habe beste Beziehungen.

Erdgaspipelines als Machtinstrument ?

Blieben kleinere Firmen, insbesondere Stadtwerke, die vielleicht ein Interesse daran haben könnten, flüssigerdgas nach Deutschland zu holen. Doch die winken ab. Zum Beispiel die Aachener Trianel GmbH, ein Gemeinschaftsunternehmen von über 50 Stadtwerken. Deren Chef-Gaseinkäufer berichtet „ Wir haben das sicherlich untersucht, nicht nur Wilhelmshaven, es gibt ja noch andere Projekte im europäischen Raum. Wir sind aber eigentlich zu der Erkenntnis gekommen, dass das noch eine Nummer zu groß für uns ist. Das ist auch weniger eine deutsche Veranstaltung, sondern wirklich eine sehr internationale Veranstaltung, wo die ganz großen Player der Welt aus dem Bereich der Öl- und Gasförderung tätig sind.“ Und selbst der Einkauf kleinerer Mengen aus Anlandepunkten wie Zeebrugge ist mit großen Problemen verbunden. Das muss durch die Leitungsnetze der Konzerne zum Kunden gebracht werden. Dafür wird eine Gebühr fällig. Auf speziellen Internetseiten der Netzbesitzer müssen die Gashändler sich den Weg durch die verschiedenen Netze suchen. Das ist der komplizierteste Teil beim Gaseinkauf. Es muss erst einmal ins deutsche Netz gebracht werden - und Grenzübergangspunkte sind nicht nur rar, sondern oft auch schlicht ausgebucht. Symbole in Form von roten Ampeln zeigen: hier geht nichts mehr – und zwar oft viele Jahre im Voraus. Dann muss andere Routen suchen – und hoffen, dass dort etwas geht. Dabei ist nicht einmal gesagt, dass die Übergabepunkte wirklich ausgelastet sind. Aber es hat irgend ein anderer Kapazität gebucht – ob er sie nutzt oder nicht – und in dem Fall steht für einen anderen keine Kapazität zur Verfügung. Und nicht nur der Import macht Probleme. Auch beim Transport quer durch Deutschland muss das Gas wieder durch verschiedene Netze. Die gehören Wingas, e.on, und anderen Konzernen. Jeder Übergang kostet – und die Übergabepunkte sind teils wieder jahrelang ausgebucht. Immer wieder: rote Ampeln ! Das kann Geschäfte zum Platzen bringen. So lange das deutsche Erdgasnetz auf diese Weise organisiert ist, kann kaum jemand dauerhaft und verlässlich andere Importquellen anzapfen, können die großen Importeure ihre Stellung weiter behaupten.

Verpasste Chance

Solange wenige große Importeure den deutschen Markt dominieren, die Deutschland künftig vor allem aus teilweise eigenen sibirischen Quellen versorgen wollen, so lange wird der weltweit boomende Markt des flüssigen Erdgases an Deutschland vorbei laufen. Und das ist nicht nur aus Gründen der Versorgungssicherheit bedauerlich. Denn auch preislich bietet der Import per Tankschiff einige Vorteile. Natürlich wollen auch die Lieferanten des flüssigen Erdgases ihr Produkt nicht verschenken, natürlich kostet der Tanker-Transport ähnlich viel, wie der Transport per Pipeline. Die Tanker und deren Ladung werden von Ihren Besitzern im Normalfall dorthin geschickt, wo der höchste Preis zu holen ist. Schon seit einiger Zeit ist Erdgas in Europa aber teurer als etwa in den USA. Da lohnt es sich sowohl für den Verkäufer, wie auch für den Käufer Flüssigerdgas nach Deutschland zu verschiffen. Dabei macht der Verkäufer ein besseres Geschäft als beim Verkauf in den USA, der Importeur kann trotzdem Spitzenpreise von Pipelinegas unterbieten. Auf diese Weise nähert sich das weltweite Preisgefüge der bislang getrennten Märkte an. Preisspitzen, wie sie gerade in Europa immer wieder auftreten, können gedämpft werden. Nicht ohne Grund sind die in anderen europäischen Ländern bestehenden LNG-Terminals weitgehend ausgelastet und werden kontinuierlich ausgebaut. Auf lange Sicht könnte es sich rächen, dass die großen in Deutschland aktiven Energiekonzerne andere Prioritäten setzen.