

Am Ende der „Freundschaft“ – Warum die bestehende Infrastruktur den Ersatz russischen Öls erschwert

Thomas Puls, 08.04.2022

Russland ist Deutschlands wichtigster Rohöllieferant. Zwei Drittel der Ölimporte aus Russland werden über die „Družba-Pipeline“ abgewickelt. Die Versorgung der beiden ostdeutschen Raffinerien basiert auf dieser Pipeline. Mögliche Versorgungsalternativen werden kaum ausreichen, um einen Volllastbetrieb aufrecht zu erhalten, was insbesondere in Ostdeutschland zu spüren wäre. Dennoch zeichnet sich ab, dass die Abkehr der westlichen Firmen vom russischen Öl bald auch die Lieferungen durch die „Družba“ betreffen wird.

Družba bedeutet „Freundschaft“ auf Russisch. In den Zeiten der Sowjetunion wurde dieses Wort zudem als Name für eine Ölpipeline gewählt, welche die russischen Ölfelder mit den Ländern des Warschauer Pakts verband. Zwischen 1958 und 1981 wurde ein Pipelinesystem von fast 9.000 Kilometer Länge geschaffen, welches die Versorgung Ost- und Mitteleuropas bis heute prägt und die Grundlage für die zentrale Stellung Russlands als Erdöllieferant Europas bildet. In Deutschland endet die Družba an den Raffinerien in Schwedt und Leuna. Seit 1963 existiert eine zusätzliche Verbindung zwischen Schwedt und dem Hafen Rostock, deren Kapazität bei etwa 7 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr liegt (IHS, 2022). Eine Pipelineverbindung dieser Standorte zu dem ehemals westdeutschen Versorgungsnetz ist hingegen nicht vorhanden. Somit basiert praktisch die

gesamte Versorgung Ostdeutschlands mit Mineralölprodukten nach wie vor auf diesen Infrastrukturen, die in Zeiten des kalten Krieges geschaffen wurden.

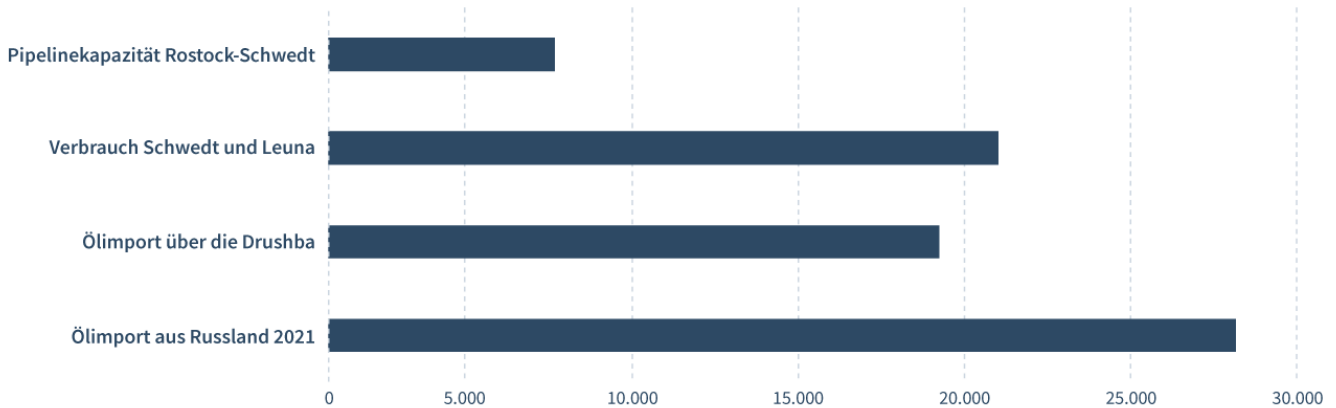
Družba und ihre Bedeutung für die EU

Die Tatsache, dass viele EU-Staaten, darunter auch Deutschland, so abhängig von russischen Öllieferungen sind, hat ebenfalls in der Družba ihren Ursprung. Praktisch alle Raffineriestandorte im ehemaligen Warschauer Pakt wurden über die Družba mit Öl versorgt. Neben den ostdeutschen Raffinerien gilt das auch für die Standorte in Plock (Polen), Litvinov (Tschechische Republik), Bratislava und Budapest. Da alternative Versorgungswege nur unter großen Kosten aufgebaut werden können, sollte es nicht überraschen, dass diese Standorte auch nach dem Ende des kalten Krieges weiterhin über die Družba mit russischem Öl beliefert wurden. Immerhin ist der Pipelinetransport nach Abbezahlung der Infrastruktur deutlich ökonomischer als die Versorgung über multimodale Lieferketten, also unter Einschluss von Tankern und Hafenumschlag.

Im Januar 2022 wurden etwa 750.000 Barrel Öl pro Tag über die Družba nach Westen geliefert (IHS, 2022). Auf das Jahr hochgerechnet entspräche das einer Menge von 37,5 Millionen Tonnen Rohöl zur Weiterverarbeitung.

Etwa zwei Drittel des russischen Öls werden in zwei Raffinerien verarbeitet

Eckdaten zur Bedeutung der Drushba-Pipeline - Angaben in 1.000 Tonnen Rohöl



Quelle: IHS, 2022; BAFA, 2022

Am Westende der Družba – Deutschland

Von der insgesamt gelieferten Menge erreichten 18,9 Millionen Tonnen, also ziemlich genau die Hälfte, die ostdeutschen Raffineriestandorte in Schwedt und Leuna. Diese verbrauchen im ökonomischen Optimalbetrieb etwa 21 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr, werden also praktisch exklusiv über die Družba versorgt. Auf Bundesebene sieht die Lage etwas besser aus. Vergleicht man die über die Družba gelieferten Mengen mit den gesamten Ölimporten aus Russland von 28,1 Millionen Tonnen im Jahr 2021 (BAFA, 2022), zeigt sich, dass etwas mehr als zwei Drittel der russischen Lieferungen über diese Pipeline erfolgen. Das restliche Drittel kommt per Tanker in deutsche Raffinerien. Dies sind die Zuflüsse russischen Öls, die sich vergleichsweise leicht ersetzen lassen. Hierzu ist es „nur“ notwendig, einen alternativen Lieferanten von qualitativ vergleichbarem Öl zu finden, welches in den bestehenden Raffinerien effizient verarbeitet werden kann. Das bedeutet aber auch, dass zusätzlich zu den infolge der russischen Invasion global stark gestiegenen Einkaufspreisen für Rohöl noch weitere Kostentreiber in Erscheinung treten. So sind die Charraten für Öltanker mit Kriegsbeginn deutlich in die Höhe geschossen und haben sich jetzt gut 50 Prozent über den Vorkriegswerten eingependelt. Zudem müssen die gesamten Versorgungsrouten umgeplant werden und die Transportwege verlängern sich drastisch. Die bestehende Importinfrastruktur – vor allem über den Hafen in Rotterdam – kann aber weiter

genutzt werden. Mit dieser Problemstellung sind die westdeutschen Raffinerien derzeit konfrontiert.

Bei den an die Družba angeschlossenen Raffinerien ist ein Ersatz der russischen Öllieferungen deutlich komplizierter, da in der Vergangenheit kaum Bedarf an alternativen Versorgungsrouten bestand. Im Falle der deutschen Raffineriestandorte sieht es so aus, dass die Verbindung vom Hafen Rostock nach Schwedt ausreichen würde, um ungefähr zwei Drittel des Verbrauchs der dortigen Raffinerie zu decken, was aber auch die Verladekapazitäten in Rostock stark auslasten würde. Für die weit im Binnenland gelegene Leuna ist dieser Weg kaum gangbar. Hier besteht am ehesten die Möglichkeit, Rohöl über Danzig und die zum Družba-Netz gehörenden Pipelines in Polen zu bedienen. Danzig hat als Umschlagshafen deutlich mehr Kapazität als Rostock, wird aber auch gebraucht, um die Raffinerien in Danzig und Plock im Falle eines europäischen Embargos gegen russisches Öl zu versorgen. Für die Raffinerie in Leuna wird nicht genug Transportkapazität überbleiben, um das bisherige Produktionsniveau zu halten.

Der Rückzug von Big-Oil

Doch auch ohne ein Embargo ist davon auszugehen, dass es spätestens Ende des Jahres am Standort Leuna Nachschubprobleme geben wird, denn der Betreiber Total hat angekündigt, seine bis Ende 2022 laufenden Lieferkontrakte mit Russland nicht zu verlängern (Total, 2022). Dieser einschneidende Schritt ist Teil der seit

Kriegsbeginn zu beobachtenden Entwicklung, dass sich die großen westlichen Ölkonzerne aus dem Geschäft mit Russland zurückziehen. Die Branchenriesen Shell, BP, Exxon und jetzt auch Total sind bereits aktiv dabei, sich vom russischen Lieferanten abzukoppeln. Offensichtliche Indizien für diesen von der Politik losgelösten Prozess sind die angesprochenen Anstiege der Tankerraten und der hohe Preisabschlag auf russisches Öl, der derzeit bei etwa 30 Dollar pro Barrel liegt. Mit dem jetzt angekündigten Auslaufen der Lieferkontrakte für die Leuna-Raffinerie würde etwa die Hälfte der per Družba nach Deutschland transportierten Ölmengen entfallen. Es ist aber auch davon auszugehen, dass Leuna dann die Produktionsmenge nicht halten kann, was insbesondere im Fall des Dieselkraftstoffs zu erhöhtem Importbedarf führen wird. In Anbetracht der weltweit angespannten Lage bei der Versorgung mit Diesel (Slav, 2022) sind auch Versorgungsengpässe aus heutiger Sicht nicht auszuschließen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit ist zudem im Versorgungsgebiet von Leuna, also im südlichen Teil der neuen Bundesländer, mit einem zusätzlichen Preisschub bei Kraftstoffen zu rechnen, wenn die Abkopplung vom russischen Öl in Kraft tritt.

Literatur

BAFA – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, 2022, Amtliche Mineralöldaten für die Bundesrepublik Deutschland im Monat Dezember 2021, https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Mineraloel/moel_amtliche_daten_2021_12.xlsx?__blob=publicationFile&v=2 [28.3.2022]

IHS– Information Handling Service, 2022, [Impact of the Russia-Ukraine crisis on “full shutdown” of the Druzhba pipeline network to Europe | IHS Markit](#) [28.3.2022]

Slav, Irina, 2022, Rationing Looms As Diesel Crisis Goes Global <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/Rationing-Looms-As-Diesel-Crisis-Goes-Global.html> [28.3.2022]

TotalEnergies, 2022, Russia: TotalEnergies Shares It's Principles of Conduct, <https://totalenergies.com/media/news/press-releases/russia-totalenergies-shares-its-principles-conduct> [28.3.2022]