



## Wie Norwegen in Zukunft Geld verdienen will

Bert Beyers

3. März 2023

Von langer Hand bereitet Norwegen ein neues Milliardengeschäft vor. Es geht um die Beherrschung der gesamten Kette von Carbon Capture and Storage (CCS): das Abfangen von CO<sub>2</sub> bei Industriebetrieben, den Transport via Schiff und Pipeline und schließlich das Verpressen im Meeresboden. Wie das alles funktioniert und zusammengeht, das lernen Unternehmen gerade in Norwegen. Das Pilotprojekt heißt Longship<sup>1</sup> – benannt nach den offenen Booten, mit denen die Wikinger einst die Nordsee und den Atlantik bereist haben, bis nach Nordamerika.

Am Anfang steht die Gewinnung von CO<sub>2</sub>. Zum Beispiel am Zementwerk im norwegischen Brevik, das zur HeidelbergCement Gruppe gehört. Im Jahr 2030 soll das Werk klimaneutral sein. Das CO<sub>2</sub> wird aus dem Abgasstrom herausgewaschen und verflüssigt. Eine weitere CO<sub>2</sub>-Quelle des Projekts ist eine Müllverbrennungsanlage in Oslo. Hier geht es um 400.000 Tonnen pro Jahr, im Zementwerk um die gleiche Menge. Das verflüssigte Klimagas wird auf Tankschiffe verladen und zu einer Insel westlich der norwegischen Stadt Bergen transportiert. Von dort aus führt eine Pipeline gut 100 Kilometer auf die Nordsee hinaus, wo das CO<sub>2</sub> schließlich 2600 Meter unter dem Meeresboden in ein leeres Gasfeld verpresst wird. Laut Betreibern des Projekts werden alle Bewegungen und die Lagerung des Klimagases erfasst.

„Wir haben 25 Jahre Erfahrung mit der Speicherung von CO<sub>2</sub>“, sagt die norwegische Energieministerin Tina Bru. „Wir haben den gesamten Prozess abgebildet und nachgewiesen, dass das Verfahren sicher, effizient und beherrschbar ist.“ Norwegische Politiker reisen nun nach Europa, um ihre CCS-Dienstleistungen anzubieten. Geplant ist der Import von CO<sub>2</sub> zu einem Preis von 30 bis 55 Euro. Darin enthalten ist der Transport von europäischen Häfen plus Entsorgung in Gasfeldern unter der Nordsee.

---

<sup>1</sup> <https://ccsnorway.com>

Dem gegenüber stehen Kosten für CO<sub>2</sub>-Zertifikate, die in der Europäischen Union bezahlt werden müssen, wenn das CO<sub>2</sub> in die Atmosphäre gelangt (EU-Emissionshandelssystem ETS). Im Jahr 2020 betrug der Preis für eine Tonne CO<sub>2</sub> in der EU 25 Euro, im Jahr 2022 waren es knapp 80 Euro. Und das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange, zumal die Zahl der Zertifikate weiter verringert wird. Sobald die Kosten für die Zertifikate höher sind als für die Entsorgung, ergibt sich für Unternehmen ein finanzieller Anreiz. Der norwegische Ministerpräsident Jonas Gahr Støre hat bereits angeboten, das gesamte in Europa anfallende CO<sub>2</sub> abzunehmen und unter der Nordsee einzulagern.

In den vergangenen Jahrzehnten hat Norwegen mit der Gewinnung und dem Verkauf von Öl und Gas viel Geld verdient – und es im weltgrößten Staatsfonds klug angelegt. Das Geschäft läuft natürlich weiter. Nach dem russischen Angriff auf die Ukraine besser denn je. Hoch im Norden des skandinavischen Landes werden weitere Felder erschlossen. Seit einigen Jahren ist Norwegen nun dabei, neue Geschäftsmodelle zu entwickeln. Dazu zählt die Produktion von CO<sub>2</sub>-armem Wasserstoff aus Erdgas. Das Klimagas wird dabei gleich abgeschieden und per CCS entsorgt. Die ausgebeuteten Gasfelder dienen dann wiederum als Lagerstätte für das anfallende CO<sub>2</sub>. Der zusätzliche Import von CO<sub>2</sub> aus Europa macht das Geschäft nur noch lukrativer. Der norwegische Staat hilft mit und unterstützt das Longship-Projekt mit 1,7 Milliarden Euro.

Lange Zeit war Wirtschaftsminister Robert Habeck ein strikter Gegner von CCS. Als politisch Verantwortlicher in der schleswig-holsteinischen Landesregierung war er strikt gegen die Technik und ließ sie verbieten. Anfang 2023 ist er nun als Bundeswirtschaftsminister nach Norwegen gereist und hat sich das Longship-Projekt angeschaut. Dabei ist er zu der Erkenntnis gelangt: „Lieber CO<sub>2</sub> in der Erde als in der Atmosphäre.“ Geologisch funktioniert CCS auch in Deutschland. Das wäre sogar noch günstiger, weil man sich den Schiffstransport erspart. Politisch ist die Lösung bisher aber nicht mehrheitsfähig. Das Geschäft überlässt Deutschland lieber den Norwegern.