

Ölmarktbericht: September 2020

Anfang September wurde im Vereinigten Königreich eine gewisse (wenn auch begrenzte) Debatte über die Sicherheit und die allgemeine Begründung für den Transport großer Mengen von Treibstoff auf der Schiene durch das Land geführt. Dies geschah nach der spektakulären Entgleisung und dem anschließenden Brand eines Zuges, der Dieselkraftstoff von Wales (Milford Haven) nach England (Theale) transportierte. Bei dem Vorfall rissen drei voll beladene Eisenbahnwaggons (jeder mit rund 75.000 Litern Diesel) und verursachten einen Großbrand, der glücklicherweise keine Todesopfer forderte (und „nur“ begrenzte Umweltschäden verursachte) - aber dennoch zur Evakuierung von über 100 Häusern im Umkreis von 1 km von der Absturzstelle führte.

Für viele Beobachter, die nicht der Industrie angehören, kam die Tatsache, dass Ölprodukte überhaupt auf der Schiene transportiert werden, etwas überraschend. Der entgleiste Zug bestand aus 25 Waggons mit einem Gesamtvolumen von 1.875.000 Litern. Das ist sehr viel Diesel und wer hätte gedacht, dass ein ähnlicher Zug 2-3 Mal täglich die gleiche Strecke zurücklegt, um die schienengespeisten Ölterminals von Westerleigh (für die Treibstoffversorgung von Bristol) und Theale (für Reading / West-London) zu versorgen.

"Primärer Transport" ist der Begriff, der in der Industrie verwendet wird, um die Bewegung von Öl zu beschreiben, die keinen Straßentransport beinhaltet (was als "sekundärer Transport" bezeichnet wird). Wenn sich der Ölverbrauch in der Nähe von Raffinerien oder küstennahen Importorten (wie der Themsemündung) befindet, dann reicht der Straßentransport (Lieferung mit Tankwagen) aus, da die Kunden in der Nähe sind und die Fahrzeiten kurz sind. Wenn die Nachfrage jedoch im Inland und viele Kilometer von den Raffinerien oder Importstandorten entfernt ist, dann ist es weitaus effizienter, dieses Produkt mit einer der drei primären Transportarten zu versenden: Bahn, Rohrleitung oder Lastkahn.

In Großbritannien ist der Pipeline-Frachtverkehr die dominierende Form des Primärtransports (mehr davon im nächsten Monat!), aber auch der Beitrag der Bahnindustrie zum Öltransport ist ziemlich beeindruckend. Durchschnittlich 9 Millionen Tonnen raffiniertes Öl werden pro Jahr durch das Vereinigte Königreich transportiert. Das sind etwa 30 Millionen Liter pro Tag, wobei die Haupttrouten die bereits erwähnte Lieferkette von Wales nach Südwest- und Südeuropa sind, neben der Versorgung der Depots in Kingsbury (Birmingham) und Jarrow (Newcastle / Sunderland) von Immingham aus. Der Ölterminal Dalston (Carlisle) schließlich wird per Bahn von der Raffinerie Grangemouth in Schottland versorgt, während Jet Fuel von Importterminals an der Themse per Bahn nach Heathrow geliefert wird.

Es besteht verständlicherweise Besorgnis über die Risiken, die mit dem oberirdischen Transport solch großer Treibstoffmengen im Vereinigten Königreich verbunden sind. Tatsache bleibt jedoch, dass der Bahntransport wesentlich umweltfreundlicher ist als Lkw-Transporte. Der derzeitige tägliche Schienendurchsatz von 30 Mio. Litern wird über eine Handvoll Dieseltraktionsmotoren (im Güterverkehr nicht elektrisch) befördert, wohingegen die Beförderung der entsprechenden Menge per Lkw etwa 825 einzelne Tankwagenbewegungen bedeuten würde. Darüber hinaus sind die Tankwagenfahrer (zu Recht) auf 11-Stunden-Schichten beschränkt, d.h. eine 4,5-stündige Hinfahrt ist die weiteste Strecke, die ein Fahrer zurücklegen kann, bevor er entlädt, eine Pause einlegt und zurückfährt. Unter diesen Umständen ist ein Schienentransport über Entfernungen von mehr als 5 Stunden wesentlich sinnvoller und ausnahmslos wirtschaftlicher.

Die Bahnfrachtraten im Vereinigten Königreich liegen um die Marke von £5-10 pro Tonne (ca. 0,60 Pence pro Liter), was in Anbetracht der Hardware und der damit verbundenen Gefahren ein bemerkenswerter Wert ist. Das bedeutet, dass im Falle des Zuges, der kürzlich in Wales entgleiste, die Kosten für den Treibstoffverkäufer für den Transport der Fracht nur etwa 11.500 Pfund betragen. Das heißt, bis die 3 Waggons von der Strecke abkamen und 225.000 Liter Diesel in Flammen aufgingen. Das hätte den Verlader um etwa 200.000 Pfund mehr gekostet, und das nur für das Produkt...

Wenn man auf das europäische Festland blickt, ist der Schienengüterverkehr mit Öl viel umfangreicher, da die großen Eisenbahnknotenpunkte Nordwesteuropas als Leitungen für den Öltransport in das kontinentale Hinterland fungieren. Allein in Deutschland werden 41 Mio. Tonnen (50 Mrd. Liter) Ölprodukte auf der Schiene durch das Land befördert - ein Volumen, das fünfmal so groß ist wie das britische Bahn-Äquivalent. Auf der anderen Seite des großen Teiches ist alles noch größer (natürlich!), wenn es um den nordamerikanischen Schienengüterverkehr geht. Letztes Jahr wurden in den USA 125 Millionen Tonnen Öl (ca. 150 Milliarden Liter) auf der Schiene transportiert - hauptsächlich Schieferöl, das ohne direkten Zugang zu Pipelines auf Eisenbahnwaggons angewiesen ist, um sein Produkt zu den Raffinerien an der Golfküste zu bringen. Und nördlich der Grenze stellte Kanada seine eigenen Rekorde auf, als im Januar dieses Jahres (natürlich vor dem Covid) mehr Öl (400.000 Barrel pro Tag ~ 50.000 Tonnen / 60 Mio. Liter) auf der Schiene transportiert wurde als zu irgendeinem Zeitpunkt in der kanadischen Transportgeschichte.

Der Primärtransport auf der Schiene ist nach wie vor eine der kommerziell effektivsten und umweltfreundlichsten Methoden zur Verlagerung von Massenvolumen über große Entfernungen. Da dabei große und konzentrierte Mengen entflammbarer Flüssigkeiten bewegt werden, wird das Risiko von Unfällen großen Ausmaßes Realität - wie wir im letzten Monat in Wales und noch katastrophaler im Jahr 2013 in Quebec (Lac Megantic) gesehen haben. Aber der Wunsch, Produkte nicht auf der Straße zu transportieren, ist der Hauptgrund dafür, warum es den Primärtransport überhaupt gibt. Es ist viel besser, dass sich die Ölversorgung aus (relativ) begrenzten Transportbewegungen zusammensetzt, als aus einer Vielzahl kleinerer Verkehrswege, was die Überlastung der Straßen, die Umweltverschmutzung und das Potenzial für noch mehr Unfälle noch verstärken würde. Die Schiene ist jedoch nur ein Teil des primären Transportpuzzles, deshalb werden wir uns im nächsten Monat mit der Rock-and-Roll-Welt der Pipelines befassen - spannender geht es nicht!