

Ölmarktbericht: Oktober 2020

Letzten Monat haben wir uns mit dem Transport von Erdölprodukten auf der Schiene befasst, einer von drei Arten des "primären" Transports, die es in der Ölindustrie gibt. Nächsten Monat werden wir uns mit Lastkähnen befassen, aber heute liegt unser Schwerpunkt auf Pipelines, also schnallen Sie sich an und machen Sie sich bereit, sich über 12"-Linien, 50-Meilen-"Pakete" und darüber zu informieren, warum quietschende Schweine eine Schlüsselrolle dabei spielen, das Öl am Fließen zu halten...

Vor 1945 gab es so gut wie keine Ölfernleitungen, und der Transport per Lastwagen, Eisenbahn und Lastkahn war die bevorzugte Methode der Massengutbeförderung über große Entfernungen. Die Erfahrungen des Zweiten Weltkriegs machten jedoch die Risiken des oberirdischen Treibstofftransports (Ziele für Bombenangriffe) deutlich, und als Folge davon entwickelte sich in den 1950er und 60er Jahren rasch ein kompliziertes Ölpipelinennetz quer durch Europa, das Raffineriezentren mit den großen Ballungszentren des Kontinents verband.

In Großbritannien haben wir derzeit fast 5.000 km in Betrieb befindliche Ölpipelines, in denen jährlich über 30 Millionen Tonnen (ca. 36 Milliarden Liter) transportiert werden - eine Zahl, die fast das 3,5-fache des Volumens beträgt, das mit der britischen Eisenbahn befördert wird. In Schottland fährt die Finnart-Linie von der Raffinerie Grangemouth zum versteckten Ozean-Terminal in Loch Long (sicherlich die malerischste Öl-Anlage der Welt!), von wo aus Seetanker beladen werden, um über 80% des nordirischen Ölbedarfs zu decken. Südlich der Grenze bildet die UKOP-Linie (United Kingdom Oil Pipeline) die Hauptstütze der Pipelinetätigkeit, und diese Pipeline mit einem Durchmesser von 12 Zoll folgt der Route der M25 - M1 - M6, um die Mündung der Themse und der Mersey mit London und Birmingham zu verbinden.

Vom Süden (Importorte an der Themse) führt die UKOP-Linie über Hemel Hempstead (Nordwest-London) nach Kingsbury (bei Birmingham), während im Nordwesten (Mersey-Raffinerie) die Linie im Süden ebenfalls nach Kingsbury und dann weiter nach Hemel Hempstead führt. Wenn Sie also das nächste Mal auf der M1 oder M6 fahren, können Sie sich in dem Wissen trösten, dass irgendwo ganz in der Nähe eine Pipeline liegt, die ihr 5 bis 6 ml großes "Paket" Diesel oder Benzin langsam zu ihrem Zielort pumpt. Und das ist die geometrische Beschaffenheit eines Rohres mit einem Durchmesser von 30 cm. Das fragliche Kraftstoffpaket wird etwa 50 Meilen Pipeline in Anspruch nehmen!

Es überrascht nicht, dass der Bau von Pipelines in der Nachkriegszeit nicht nur auf die britische Küste beschränkt war und alle großen europäischen Nationen riesige und komplexe Pipelinennetze errichteten. Die mächtige niederländisch-deutsche Rhein-Main-Rohrleitungstransportgesellschaft (kurz RMR, aber nur aus der Überlegung heraus, wie viele Buchstaben sich in der deutschen Sprache zu einem einzigen Wort zusammenballen können) pumpt täglich satte 40 Millionen Liter in die bevölkerungsreichen Regionen Nordrhein-Westfalen und Hessen. Das Gesamtvolumen der deutschen Ölpipelines beträgt über 100 Mio. Tonnen / 120 Mrd. Liter pro Jahr (mehr als dreimal so viel wie im Vereinigten Königreich), obwohl ein Großteil dieses Volumens Rohöl ist, das die deutschen Raffinerien im Inland versorgt. In Frankreich ist die größte Kapazitätsleitung der Ring Le Havre - Paris (32 Mio. Liter pro Tag), die das Öl von Frankreichs größter Raffinerie zu strategisch günstig gelegenen Terminals rund um die Hauptstadt transportiert. Im Süden tut die Pipeline Mediterranee / Rhône (30 Mio. Liter pro Tag) dasselbe für die südfranzösische Stadt Lyon (plus Genf), während die grenzüberschreitende, 5.600 km lange CEPS-Leitung (Central European Pipeline System) Ölterminals in Frankreich, Luxemburg, Belgien, Holland und Deutschland miteinander verbindet.

Die Vorteile des Pipelinetransports sind vielfältig und stellen andere Formen des Primärtransports in den Schatten, wenn es um Umwelt- und Kostenvorteile geht. In Großbritannien transportieren Ölpipelines das Äquivalent von 1 Mio. Straßenfahrten pro Jahr und haben daher eine enorm positive Auswirkung sowohl auf die CO₂-Emissionen als auch auf die lokale Luftqualität. Darüber hinaus ist die zum Pumpen von Treibstoff in Pipelines erforderliche Energie begrenzt, da die Kapillarwirkung von Flüssigkeiten dafür sorgt, dass der Schwung mit minimalem Energieaufwand aufrechterhalten wird. Dies wiederum wirkt sich positiv auf die Kosten aus, die nur einen Bruchteil der Kosten betragen, die bei anderen Transportmitteln anfallen. Der britische Pipeline-Gütertransport liegt bei weniger als £1 pro Tonne, verglichen mit £6 pro Tonne für den Schienentransport und £10 pro Tonne für den Straßentransport. Schließlich ist das Verschütten von Produkten über europäische Fernleitungen äußerst selten, während gleichzeitig die Beschaffenheit einer unterirdischen Rohrleitung bedeutet, dass es nur wenige ästhetische Einwände gibt und stattdessen eine reiche Vegetation und Baumschicht vorhanden

