

Ölmarktbericht: November 2020

Dies ist unser letzter Bericht über den Primärtransport von Öl. Bisher haben wir uns mit der Schiene (im September; [September 2020](#)) und den Pipelines (Oktober; [Oktober 2020](#)) befasst, so dass wir nun einen Blick auf die fantastische Welt der Lastkähne werfen können! Die kommerzielle Schifffahrt in Großbritannien ist praktisch nicht existent und die bloße Erwähnung von Lastkähnen erzeugt ein eher skurriles Gefühl, das an bunt bemalte und blumengeschmückte Vergnügungsschiffe erinnert, die mit einer Geschwindigkeit von 4 km/h auf malerischen (und winzigen) britischen Wasserstraßen fahren. Nur auf der Themse (für das Crossrail-Projekt wurden in großem Umfang Lastkähne eingesetzt) und in Teilen von Yorkshire (Zuschlagstoffe auf der Aire & Calder Navigation) wird nennenswerte Fracht mit Lastkähnen transportiert.

Nicht so auf dem europäischen Festland oder in Nordamerika, wo Binnenschiffe industrielle Flussmonster sind - sie transportieren bis zu 5 Mio. Liter Kraftstoff (125 LKW-Ladungen!) und manchmal sogar "stumme" Binnenschiffe im Konvoi, was die ohnehin schon gewaltigen Mengen um ein Vielfaches erhöht. Das beigefügte Foto verdeutlicht das Ausmaß dieser Art des Wassertransports. Es zeigt einen 3,5-m-Liter-Kahn (neben einem kleineren Getreidekahn), der Produkte von Antwerpen in die belgische Binnenstadt Lüttich transportiert. Der Hauptgrund für die umfangreichen Aktivitäten der Binnenschifffahrt ist natürlich die Geografie, denn der Rhein, die Rhone und die Donau in Europa und der mächtige Mississippi in Amerika sind alle groß genug und schiffbar genug, um sicherzustellen, dass der Wassertransport eine dominierende Kraft in der Welt der Logistik ist.

In Europa beginnt der größte Teil des Öltransportes per Binnenschiff an der riesigen Raffinerie-"Drehscheibe" Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ARA). Die Produkte werden durch die Benelux-Länder und tief nach Deutschland entlang des Rheins transportiert, wo schließlich der Rhein-Donau-Kanal (Bayern) diese beiden großen europäischen Flüsse miteinander verbindet. Mineralölprodukte, die aus dem Hafen von Antwerpen stammen, machen über 55 % des gesamten belgischen Flussverkehrs aus, während in den Niederlanden fast 90 % der verteilten Mineralölprodukte per Binnenschiff geliefert werden - typischerweise aus Amsterdam und Rotterdam. Der deutsche Kraftstoffverbrauch macht über 30 % der von der ARA bezogenen Mineralölprodukte aus und trägt zu einem Gesamtvolumen von 30 Mio. Tonnen (35 Mrd. Liter) pro Jahr bei, die per Binnenschiff über die 7.500 km langen deutschen Handelswasserstraßen transportiert werden.

In den USA und wie der bald scheidende US-Präsident zu sagen pflegt, kommt es auf die Größe an ("Schauen Sie auf meine Hände"), und nirgendwo trifft das mehr zu als bei der US-Binnenschifffahrt. Hier haben die Flüsse eine Größe und Länge, die wahrhaft epische Fahrten auf dem Wasser ermöglichen. 630 Mio. Tonnen kommerzieller Fracht werden in den USA jedes Jahr auf dem Wasserweg transportiert (im Vergleich zu 540 Mio. Tonnen in Europa), und das Herzstück des US-Wassertransports ist das mächtige Flusssystem des Mississippi. Es macht den größten Teil der 40.000 km schiffbaren Wasserstraßen Amerikas aus und ist für über 60 % des gesamten US-Flussverkehrs verantwortlich. Es reicht vom Illinois Ship Canal bis zum Golf von Mexiko, der wiederum mit dem Great Lakes Waterway System verbunden ist, das wiederum auf den Saint Lawrence Seaway trifft. Das bedeutet, dass ein seegängiger Lastkahn eine halbe Runde um den nordamerikanischen Kontinent drehen könnte, indem er von New Orleans nach Norden fährt, bis nach Chicago, dann nach Montreal und Quebec City, hinaus in den Nordatlantik bei Neufundland, die Küste hinunter, an New York vorbei, um den Florida Panhandle herum und dann zurück, um ein paar Wochen später im Hafen von New Orleans anzulegen...

Auf dem Mississippi werden jährlich etwa 100 Mrd. Liter Ölprodukte transportiert, denn er verbindet alle großen Raffinerien der US-Golfküste (New Orleans, Houston, Baton Rouge, Corpus Christi) mit den Ölfeldern im Hinterland und den Industriezentren im Norden. Das Rohöl von den Ölfeldern wird flussabwärts transportiert, während die raffinierten Produkte flussaufwärts zu den industriellen Verbrauchern im Norden gelangen. Anders als in Europa, wo die Produkte in einzelnen Einheiten transportiert werden, schieben oder ziehen die Schiffe in den USA Lastkähne, die zu einem "Schlepptau" zusammengezurrnt werden - der manchmal aus bis zu 10 stummen Lastkähnen besteht. Dies ergibt oft ein Gesamtvolumen von über 25.000 Tonnen (30 Mio. Liter) in einer Bewegung!

Anhand dieser Beispiele sehen wir einmal mehr den angeborenen Vorteil des Primärtransports, wenn es darum geht, große Mengen über lange Strecken zu bewegen. Ein einziger Mississippi-Schleppkahn kann das Äquivalent von 550 entsprechenden Lkw-Fahrten oder bis zu 10 Bahnfahrten transportieren, und das zu geringeren Kosten und einem Bruchteil der verursachten Emissionen. Müsste die jährliche Fracht, die auf den US-Binnenwasserstraßen transportiert wird, mit einem alternativen Transportmittel befördert werden, bräuhete man über 6 Millionen Eisenbahnwaggons oder 25 Millionen LKWs, um die Last zu transportieren. Mit seltenen Stopps und Starts, ohne Geschwindigkeitsschwankungen und oft unterstützt durch die natürliche Strömung des Flusses, sind Binnenschiffe außerdem unglaublich kraftstoffsparend und reduzieren Staus, Unfälle und Lärm in städtischen Gebieten. Obendrein sehen sie einfach cool aus - weshalb sie den ultimativen Ritterschlag in der Nerd's Hall of Transportation Fame erhalten. Und diese Auszeichnung ist, dass Lastkähne definitiv das beliebteste Transportmittel in Portland sind!