

Peter Ladda

In der Burbach 8
57223 Kreuztal
Tel. 02732-7625440 / 0271-404-2608

Landkreis Ludwigslust-Parchim
Herrn Landrat Christiansen
Putlitzer Straße 25

19370 Parchim

2. März 2014

Bahnstrecke Ludwigslust – Waren (- Neustrelitz)

Sehr geehrter Herr Christiansen,

Pressemeldungen zufolge beabsichtigt das Land Mecklenburg-Vorpommern den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Abschnitt Parchim – Waren zum Jahresende 2014 abzubestellen. Damit würde die durchgehende Verbindung zahlreicher zentraler Orte und bedeutender Tourismusschwerpunkte unterbrochen und die Attraktivität der gesamten Region für ihre Einwohner und (potenziellen) Besucher deutlich vermindert. Zudem kann die fehlende Auslastung durch den SPNV längerfristig zu einem unwiederbringlichen Verlust der Schieneninfrastruktur führen. Dies wäre insbesondere vor dem Hintergrund der ungünstigen Perspektiven der Ölversorgung verhängnisvoll. Insoweit lässt die geplante Abbestellung des SPNV durch die Landesregierung politische Klugheit und strategischen Weitblick vermissen.

Die drastische Erhöhung des Ölpreises von etwa 20 \$ je barrel zu Anfang des Jahres 2002 auf zwischenzeitlich über 140 \$ je barrel im Juni 2008 lässt erahnen, dass die Zeit des billigen, im Überfluss verfügbaren Öls zu Ende geht. Zwar liegt der Ölpreis derzeit mit etwa 108 \$ je barrel noch unter dem bisherigen Höchststand, dies ändert aber nichts an den bestehenden angebotsseitigen Restriktionen, die sich in Zukunft noch verschärfen werden.

Wesentlich ist hier, dass in einer zunehmenden Zahl von Förderländern die Ölproduktion wegen der nachlassenden Produktivität großer, alter Ölfelder zurückgeht (Norwegen, Großbritannien, Mexiko, Indonesien und viele andere). Nach Informationen der Internationalen Energieagentur (IEA) gehen jährlich 3 Mio. der aktuell etwa 87 Mio. barrel Tagesproduktion verloren. Zum Ausgleich muss in wachsendem Maße auf schwer zu erschließende Reserven zurückgegriffen werden, deren Ausbeutung aufgrund von schwierigen geologischen Bedingungen und steigenden technologischen Anforderungen immer teurer wird (z. B. Tiefseeöl vor der Küste Brasiliens, Ölsande in Kanada, Schweröl in Venezuela, „gefracktes“ Öl in den USA). Unterdessen schwindet die derzeitige Produktionsbasis um 11 Millionen Tonnen am Tag bzw. 1 Milliarde (!) Tonnen in jedem Quartal.

Experten weisen darauf hin, dass die weltweite Ölproduktion trotz des bestehenden hohen Nachfragedrucks seit 2005 nahezu stagniert. Angesichts des hohen Preisniveaus wäre eigentlich eine deutliche Angebotsausweitung zu erwarten gewesen. Dies wird als Bestätigung dafür gewertet, dass das weltweite Produktionsmaximum nun erreicht ist und die Förderung spätestens in wenigen Jahren zurückgehen wird, wenn der Produktionsrückgang der bestehenden Ölfelder nicht mehr durch die Erschließung neuer Reserven ausgeglichen werden kann. Erschwerend kommt hinzu, dass der Eigenbedarf wichtiger Erdöl exportierender Länder (Saudi-Arabien, Iran, Vereinigte Arabische Emirate, u. a.) aufgrund des Bevölkerungswachstums und der wirtschaftlichen Entwicklung anhaltend wächst, so dass der für Exporte verfügbare Produktionsüberschuss abnimmt. Zudem treten aufstrebende Schwellenländer wie Indien und China zunehmend als Nachfrager auf den Ölmärkten auf. China, das seinen Ölverbrauch bis Anfang der 90er Jahre noch durch die Förderung im eigenen Land vollständig decken konnte, ist mittlerweile zum größten Importeur von Erdöl geworden. Das Öl, das in zunehmenden Mengen beispielsweise aus Russland, Brasilien oder Venezuela nach China geliefert wird, steht den westlichen Industriestaaten naturgemäß nicht mehr zur Verfügung. Bildlich gesprochen, muss ein schrumpfender Ölkuchen mehr hungrige Esser satt machen.

Insoweit ist absehbar, dass sich die Befriedigung der Ölnachfrage zunehmend problematisch gestalten wird. Der Ölpreis wird daher künftig nicht mehr durch kurzfristige Schwankungen von Angebot und Nachfrage am Spotmarkt, Spekulation, oder durch politische Ereignisse bestimmt, sondern durch die offensichtliche Knappheit der Ressource. Deutliche Preissteigerungen über das im Sommer 2008 bereits erreichte hohe Niveau hinaus dürften die Folge sein, mit weit reichenden Auswirkungen auf die Kosten der Mobilität, insbesondere des energieintensiven Straßenverkehrs. Alternative Kraftstoffe wie etwa Biodiesel, Ethanol, Erdgas oder Wasserstoff werden wegen ihres begrenzten Potenzials oder ungelösten technischen Problemen kaum weiterhelfen. Die Elektromobilität steckt noch in den Kinderschuhen und wird, selbst wenn die optimistischen Prognosen der Bundesregierung Wirklichkeit werden, mit einem Bestand von 1 Million Fahrzeugen auch im Jahr 2020 keine nennenswerte Rolle spielen. Dabei steht insbesondere der Straßengüterverkehr vor dem Problem, dass dieser - im Gegensatz zum Schiengüterverkehr, der bereits heute überwiegend elektrisch betrieben wird – wegen der hohen Fahrzeuggewichte nicht elektrifiziert werden kann.

Deshalb wird dem Anschluss von Regionen an das Schienennetz zukünftig wachsende Bedeutung zukommen. Gemeinden mit einer guten Bahnanbindung haben dann einen deutlichen Standortvorteil. Dies gilt sowohl für den Tourismus und die weitere Entwicklung von Handel und Gewerbe als auch die Attraktivität als Wohnort.

Vor diesem Hintergrund ist der Erhalt der durchgehenden SPNV-Verbindung Ludwigslust – Parchim – Malchow – Waren (- Neustrelitz) dringend geboten.

Neben dem Klimawandel, mit seinen bereits sichtbaren Auswirkungen, erfordern auch die bestehenden Restriktionen der Ölversorgung konkrete Anpassungsmaßnahmen. Interessantes zu diesem Thema ist im Internet unter www.peak-oil.com, www.energiekrise.de oder www.energycomment.de zu finden. Wesentliche Aspekte der Ölversorgung werden in den beigefügten Ausführungen des Energieexperten Jörg Schindler erläutert.

Ergänzend kann ich Ihnen die nachfolgenden Analysen gerne als Datei zusenden:

- Ludwig Bölkow-Systemtechnik GmbH: „Fossile und nukleare Brennstoffe – die künftige Versorgungssituation“, Studie für die Energy Watch Group, Ottobrunn, März 2013
- Zentrum für Transformation der Bundeswehr: „Peak Oil – Sicherheitspolitische Implikationen knapper Ressourcen“, Strausberg, November 2010
- Internationale Politik 4/2008: „Die Sirenen schrillen“, Interview mit dem Chefökonom der Internationalen Energieagentur (IEA)
- Allianz pro Schiene e. V.: „Die zukünftige Rolle des Schienenverkehrs in einer nachhaltigen Mobilität – Potenziale, Risiken und Handlungsoptionen, 2011
- Energycomment: „Fossile Energieimporte und hohe Heizkosten“, Hamburg 2013

Die vorstehend beschriebene Problematik betrifft nicht nur den Verkehrssektor, sondern auch die kommunalen Haushalte. Steigende Kosten für die Bewirtschaftung von Schulen, Sporthallen, Schwimmbädern und Verwaltungsgebäuden werden die Budgets zunehmend belasten. Insofern ist es auch wichtig, den Energiebedarf der kommunalen Liegenschaften zu senken und zunehmend durch regenerative Energieträger zu decken.

Auch wenn der Ölpreis derzeit noch ein gutes Stück von dem hohen Niveau des Jahres 2008 entfernt ist und die Medien bald wieder über „wachsende Ölvorräte“, die „mindestens für 40 Jahre reichen“, berichten werden, verdient das Thema höchste Aufmerksamkeit. Denn entscheidend ist nicht, wie viel Öl oder ölhaltige Substanzen unter der Erde verborgen liegen, sondern dass täglich die benötigte Menge auch zu erträglichen Preisen verfügbar ist. Insofern stellen die realen Produktionsmöglichkeiten und das Exportpotential der Ölförderländer den limitierenden Faktor dar. Deren ungünstige Perspektiven erfordern vorausschauende Maßnahmen zur Verringerung der Risiken aus der bestehenden Ölabhängigkeit. Dazu gehört auch der Erhalt und Ausbau des energieeffizienten Schienenverkehrs.

Dieses Schreiben können Sie gerne den politischen Gremien zur Kenntnis geben.

Ich würde mich freuen, wenn Sie mir den aktuellen Sachstand mitteilen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

(Ladda)

Anlage