



Gips, Sand, Granulat: DB Schenker Rail baut auf das SPC

Insgesamt werden jährlich circa 9 Millionen Tonnen mineralischer Erzeugnisse aus deutschen Steinkohlekraftwerken als Rohstoffe in der Bau- und Baustoffindustrie eingesetzt. Bisher werden Kraftwerksnebenprodukte wie Flugasche, REA-Gips, Kesselsand und Schmelzkammergranulat vorrangig in unmittelbarer Umgebung der Kraftwerke und häufig per LKW transportiert. Aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist ein steigender Baustoffbedarf auch im Hinterland und den europäischen Nachbarstaaten zu verzeichnen.

Angesichts der wachsenden Volumen und größeren Distanzen ist eine termingerechte und wirtschaftliche Versorgung über die Straße nicht mehr zu gewährleisten. Darum will DB Schenker Rail unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte Transportketten mit massengutaffinen Verkehrsträgern gestalten. Da ein Großteil der Steinkohlekraftwerke über eine Wasseranbindung verfügt, bietet vor allem das System Wasserstraße viel versprechende Möglichkeiten.

Besondere Herausforderung: Der Umschlag von staubenden Gütern

Der Marktbereich Montan von DB Schenker Rail wendet sich an das SPC, das geeignete Zielorte für die neuen Relationen ausfindig machen soll. Gefordert sind trimodale Anbindungen, um alle Verkehrsträger flexibel für einen Nachlauf im gebrochenen Verkehr einsetzen zu können. Darum stehen regionale Binnenhäfen in unmittelbarer Nähe der Verbrauchsorte im Zentrum der Recherche. Neben geeigneten Lagermöglichkeiten müssen die Häfen über entsprechende Technik für den Umschlag von greifer-, saug- und förderfähigem Massengut verfügen. Auch die jeweilige Genehmigungssituation für den Umschlag der teilweise staubenden Schüttgüter ist von zentraler Bedeutung.

Häfen als Drehscheiben zwischen Kraftwerk und Baustelle

Insgesamt konnte das SPC 49 deutsche Binnenhäfen identifizieren, die für multimodale Transporte der mineralischen Baustoffe, der kurz- bis mittelfristigen Lagerung und einen bedarfsgerechten Weitertransport auch in grenzüberschreitende Empfangsorte geeignet sind. Dabei erwog das SPC-Team auch Möglichkeiten einer überregionalen Konsolidierung aus diversen Kraftwerken, um durch Masseneffekte im Nachlauf Kosten zu senken oder höhere Versorgungsfrequenzen der Senken realisieren zu können.

Aufgrund der direkten Umschlagmöglichkeiten ist ein Rückgriff auf den LKW nur in Ausnahmefällen und im Rundlauf zu den Endverbrauchsstellen erforderlich.



„Da ein Großteil der Steinkohlekraftwerke über eine direkte Wasseranbindung verfügt, haben wir auch das System Wasserstraße zur Bewältigung des zusätzlichen Transportaufkommens im Blick. Das SPC hat uns sehr konkrete Möglichkeiten für eine detaillierte Planung aufgezeigt.“

*Thomas Reiser,
Key Account Manager und Teamleiter
Vertrieb Steinkohle, DB Schenker Rail,
Marktbereich Montan*

„Da in den Wintermonaten aufgrund des höheren Wärmebedarfes mehr Kraftwerksnebenprodukte erzeugt werden als das Baugewerbe witterungsbedingt verarbeiten kann, können Häfen in ihrer Funktion als Konsolidierungsorte auch den erhöhten Bedarf an Siloraum decken.“

*Thorsten Noll,
Vertrieb Kohle DB Schenker Rail,
Marktbereich Montan*

„Für eine Schlüsselindustrie wie das Baugewerbe ist die Versorgungssicherheit ein zentrales Anliegen. Mit einer überregionalen Konsolidierung der Massengüter aus diversen Quellen lassen sich im Nachlauf Kosten senken oder höhere Lieferfrequenzen der Senken realisieren.“

*Christian Betchen,
SPC-Projektmanager*

Der Bedarf an Kraftwerksnebenprodukten für Bauprojekte im Hinterland und angrenzenden EU-Staaten sowie zur Produktionsvorsorgung der europäischen Bau- und Baustoffindustrie steigt massiv. Das System Wasserstraße verfügt über die notwendigen Kapazitäten für den Transport, Umschlag und Lagerung der Schüttgüter.

Foto: Port of Hamburg/H.-J. Hettchen



Das Projekt „DB Schenker Rail“ im Überblick

Der Projektpartner

DB Schenker Rail mit Sitz in Mainz ist die größte europäische Güterbahn und gehört zur DB Mobility Logistics AG.

Die Ausgangssituation

Jährlich werden circa 9 Millionen Tonnen mineralischer Erzeugnisse aus deutschen Steinkohlekraftwerken vorrangig für Bauprojekte in der Umgebung der Kraftwerke eingesetzt. Doch auch im Hinterland und den Nachbarstaaten steigt der Bedarf.

Die Anforderung

DB Schenker Rail will Kraftwerksnebenprodukte mit massengutaffinen Verkehrsträgern abwickeln. Das SPC soll regionale Binnenhäfen in Nähe der neuen Verbrauchsorte identifizieren. Neben trimodalen Anbindungen müssen die Häfen über Lager- und Umschlagmöglichkeiten für staubende Schüttgüter sowie entsprechende Genehmigungen verfügen.

Das Ergebnis

Insgesamt konnte das SPC deutschlandweit 49 geeignete Binnenhäfen identifizieren. Zusätzlich erwog das Team überregionale Möglichkeiten einer Konsolidierung aus diversen Quellen. Ein Rückgriff auf den Straßengüterverkehr ist nur in Ausnahmefällen und im Rundlauf zu den Endverbrauchsstellen erforderlich. Durch Einbeziehung der Wasserwege ergeben sich folgende Vorteile:

- Hohe Wirtschaftlichkeit für den Transport von Schüttgütern
- Flexible Wahl der Verkehrsträger durch trimodale Anbindung der Häfen
- Häfen als Zwischenlager bei saisonal bedingten Überkapazitäten
- Hohe Planungs- und Verkehrssicherheit
- Optimierung der Umweltbilanz durch Entlastung der Straßen

SPC – neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern

Das SPC ist ein zentraler und neutraler Ansprechpartner für alle Unternehmen und Organisationen, die sich für neue Wege mit alternativen Verkehrsträgern interessieren. Denn nicht nur bei großen, schweren und sperrigen Gütern und Massengut-Transporten machen sich Wasser- und Schienenwege bezahlt.

Multimodale Abwicklungsmöglichkeiten ergeben sich beispielsweise auch bei mittleren bis großen Volumen, die regelmäßig über größere Distanzen von einem konstanten Ausgangspunkt zu einem gleich bleibenden Zielort fließen (Pipeline-Effekt). Das gilt besonders auch für konsolidierbare Sendungen, die als Komplettladungen per Container auf den Weg gehen können.

Sehen Sie Verlagerungspotenzial für Ihre Güter? Gerne analysieren wir neutral und kostenlos Ihre Sendungsstruktur und informieren Sie über entsprechende Anbieter.

„Angesichts der geringen Verfügbarkeit von Bunker- und Silolagerkapazitäten für die staubenden Baustoffe REA-Gips und Flugasche bietet sich das Binnenschiff auch als temporärer Lagerraum an. Insbesondere bei zeitlich befristeten Transportaufkommen können so umfangreiche Investitionen in Silos vermieden werden.“

*Thomas Reiser,
Key Account Manager und Teamleiter
Vertrieb Steinkohle, DB Schenker Rail,
Marktbereich Montan*

„Gerade beim Transport von Schüttgütern überzeugt das System Wasserstraße durch hohe Wirtschaftlichkeit. Neben der Massengutaffinität des Schiffes empfehlen sich die Häfen als flexible Drehscheiben mit entsprechenden Lagerungs- und Umschlagmöglichkeiten.“

*Christian Betchen,
SPC-Projektmanager*



*Ihr Ansprechpartner
Christian Betchen*

*Phone: +49(0)228-300 4892
Fax: +49(0)228-300 807 4892
E-Mail: betchen@shortseashipping.de
Homepage: www.shortseashipping.de*



ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
c/o Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Robert-Schuman-Platz 1
D-53175 Bonn