

11/2011 Allianz pro Schiene

Transport per Bahn läuft wie geschmiert

Gebrauchtöltransporte von Herne-Wanne-Osthafen nach Dollbergen

Was passiert eigentlich mit Öl, das Tankstellen, Werkstätten oder Industrieunternehmen umweltgerecht entsorgen oder gemäß Altölverordnung aufbereiten lassen wollen? Die Karo As Umweltschutz GmbH, ein Unternehmen der AVISTA OIL AG, aus Dollbergen kennt die Antwort, denn sie hat sich auf das Sammeln und Aufbereiten von Gebrauchtlöl spezialisiert. Um dieses Konzept noch umweltfreundlicher zu gestalten, spielt Karo As Umweltschutz einen Trumpf aus: die Schiene.

Aus alt mach neu – das Transportkonzept

„Das Unternehmen hat sich den Umweltschutz auf die Fahnen geschrieben“, sagt Karin Anter. Sie organisiert Schienentransporte bei der Karo As. Anter erklärt, dass das Unternehmen generell das Ziel verfolge, möglichst viele Transporte mit der Bahn durchzuführen. Mit dem Logistiker DB Schenker Rail Deutschland AG wurden an vielen Güterbahnhöfen Umfüllstationen gebaut, die gemäß Vorschrift über eine betonierte Auffangwanne und Ölabscheider verfügen. Im NRW-Einzugsgebiet war der Schienentransport nach Herne zunächst nicht möglich, da das Tanklager dort nicht über einen aktiven Gleisanschluss verfügte. Die eigenen Tankwagen der Karo As fuhren das Tanklager an und lieferten dort das Altöl ab. Danach mussten größere Tanklastereines beauftragten Spediteurs dieses abholen und in das Schwesterunternehmen, die Mineralöl-Raffinerie Dollbergen GmbH bringen. Der Weg zwischen dem Ruhrgebiet und Dollbergen in der Region Hannover wurde auf der Straße zurückgelegt – bis Karo As den Füllcomaten der Firma Innovative Tank- und Umweltschutzsysteme (ITU) entdeckte. Mit dieser Umfülltechnik lässt sich Gebrauchtlöl direkt in die Kesselwagen umpumpen, ohne dass eine Bodenversiegelung und Abscheidereinrichtung erforderlich sind. Zusammen mit DB Schenker Rail suchte Karo As nach einem geeigneten Standort, der über einen Gleisanschluss verfügte und wurde fündig bei der Wanne-Herner Eisenbahn (WHE).

Gemeinsame Umsetzung des Gleisreaktivierungsprojekts

Schnell war vereinbart, den Füllcomaten® mit einem zweiten angeschlossenen Satelliten an das bisher betrieblich stillgelegte Stumpfgleis der WHE in Wanne Osthafen zu stellen. 20 Jahre lang wurde das Gleis nicht genutzt und war betrieblich gesperrt, jedoch zum Glück nie vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entwidmet worden. Es musste lediglich in einen betriebssicheren Zustand versetzt werden. Die Sanierung ging ohne bürokratischen Aufwand über die Bühne. Die meisten Arbeiten am Freiladegleis wurden von den Mit-

arbeitern der WHE erledigt, bereits vorhandene Schienen und Schwellen wurden genutzt. „So wurde die Reaktivierung sehr kosteneffizient durchgeführt“, sagt Daniel Reckel (WHE). Das Umweltamt Herne erteilte die Genehmigung zur Aufstellung des Füllcomaten®, die DB Schenker Rail übernahm die Kosten für die Füllcomaten® und die WHE fungiert seitdem als Vermieter und auch als Beförderer. Sogar einen wissenschaftlichen Stempel erhielt dieses Gemeinschaftsprojekt: Die Universität Duisburg-Essen untersuchte das Vorhaben im Verbundprojekt MAEKAS, einer Initiative zur nachhaltigen Schienenlogistik. Fazit: Es war die richtige Entscheidung!

Der Weg des Gebrauchtöls läuft so ab: Die vollen Kesselwagen werden durch die Loks der WHE bis zum Güter- und Rangierbahnhof Wanne-Eickel gebracht. Von dort aus werden die Wagen im Einzelwagenverkehr auf dem Schienennetz der DB Netz AG weitertransportiert. Für die Strecke von Herne bis nach Dollbergen benötigen die Kesselwagen zwei Tage. Der Spediteur braucht mit seinen Tankwagen zwar nur ca. fünf Stunden, allerdings haben diese eine Maximalkapazität von 25 Tonnen. Die eingesetzten Kesselwagen fassen hingegen bis zu 55 Tonnen. „Eine innovative Transportvariante“, schwärmt Karin Anter und erklärt: „Die Wertschöpfungskette ist ressourcenschonend, denn die Gebrauchtöle werden zu CO₂-reduzierten Schmierstoffen aufgewertet. Außerdem sind gerade nachhaltige Transportwege im Fokus unseres Interesses. Durch die günstigere Frachtberechnung bei den großvolumigen Kesselwagen kann das Manko der längeren Beförderungszeit mehr als ausgeglichen werden. Das bedeutet für uns letztlich eine verbesserte Wirtschaftlichkeit, was natürlich einen positiven Nebeneffekt darstellt.“

Umweltschutz ist Trumpf

Mit dem Konzept der Gleisreaktivierung in Herne durch die WHE ist die Karo As dem Ziel der Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene einen großen Schritt näher gekommen. Bei einer empfangenen Menge von 3.500 Tonnen Altöl in Herne pro Jahr können 140 Tankwagentouren eingespart werden. Übrigens: Karo As benötigt nur eine Hälfte der an das Freiladegleis angrenzenden Fläche. Die andere Hälfte könnte von der WHE also für den Umschlag weiterer Güter genutzt werden.