

12/2018

Brennstoffspiegel + Mineralölrundschau

Brennstoffe · Kraftstoffe · Schmierstoffe · Additive



Politik: HEAT-Kongress spricht über Chancen

Markt: Fünf Experten wagen eine Prognose zum Ölgeschäft

Technik: Ein Plädoyer für die Öl-Brennwertheizung



Zu sehen sind vom Tanklager Krailling lediglich einige Pumpenschächte und Entlüftungsstutzen – ansonsten nur Wald und Wiesen.

Zwischen Lost Places und Hightech

Mit dem Mineralöllager in Krailling nahe München ist seit Jahresende wieder eine alte und gleichzeitig neue Versorgungsbasis im süddeutschen Markt verfügbar. Ein Besuch an einem Ort, der Technikfans begeistert und Raum für große Pläne bietet.

Zunächst ist außer einigen Bahngleisen, flachen Verwaltungsgebäuden und 256 Hektar Wald und Wiesen, auf denen sich verschiedene Wildtierarten heimisch fühlen, nicht viel zu sehen. Wer sich aber etwas Zeit nimmt, der erlebt eine Reise durch die Vergangenheit ebenso wie in die Zukunft – von Lost Places bis zur Moderne.

Das Tanklager Krailling bei München wurde einst für die Wehrmacht gebaut. Alles unterirdisch, für die Ewigkeit und bombensicher. Nun hat es mit Krailling Oils Development – kurz KOD – unter Leitung von Katerina Radostova wieder einen neuen Betreiber.

Die aus Prag stammende promovierte Juristin kam über Mandanten zum Thema Mineralöl und lernte dabei auch das stillgelegte Lager Krailling kennen. „Als ich das erste Mal die Anlagen sah, die mächtigen, unter der Erde in einem 70 Zentimeter starken Betonmantel liegenden, genieteten Stahltanks, Technik, die es heute kaum

noch gibt, die beeindruckenden Rohre und Handräder, da war ich sofort begeistert. Vor allem auch davon, dass alles im Prinzip voll funktionsfähig ist, obwohl es schon 1934 gebaut wurde“, erzählt die KOD-Chefin.

Ihr Entschluss, das Lager wiederzubeleben, stand schnell fest. Sie schaffte es, Investoren für das ehrgeizige Projekt zu finden und holte sich als CEO den Österreicher Markus Neubauer an Bord, der über viele Jahre Erfahrung im Mineralölgeschäft verfügt. Und die braucht es auch, um das gewaltige Vorhaben zu stemmen und das Tanklager wie vorgesehen bereits im kommenden Jahr wieder wirtschaftlich zu führen.

125 Millionen Liter

Die Voraussetzungen dafür sind gut. Das Lager umfasst 32 unterirdische Tanks für insgesamt 125 Millionen Liter Mitteldestillat, das als Dieselkraft-

stoff (B0 oder B7), Heizöl mit einem Schwefelgehalt von 10 oder 50 ppm und Kerosin abgegeben werden kann. Dazu gibt es drei oberirdische Biodieseltanks für die entsprechenden Produktsorten. Auf dem Gelände befinden sich kilometerlange, meist unterirdische Pipelines und 18 Kilometer Bahngleise.

Das Lager ist zwar der östlichste Punkt des Central Europe Pipeline Systems (CEPS), dem größten Pipeline-Verbund der NATO und hat gerade erst wieder einen erfolgreichen Funktionstest bestanden. Im Regelfall wird es aber per Bahn mit Ware versorgt. „Wir können auf dem Gelände an drei Bahnhöfen insgesamt 82 Kesselwagen gleichzeitig entladen und betreiben dafür drei eigene Lokomotiven, die die Züge ab München-Freiham übernehmen“, berichtet Neubauer. Die Anlieferung der Biokomponenten erfolgt aufgrund der geringeren Mengen per Straßentankwagen.



Vor Wiederinbetriebnahme werden alle Leitungen, Pumpen, Tanks und Schieber auf Herz und Nieren geprüft, Pläne aktualisiert und die erforderlichen Genehmigungen eingeholt.



Manche der genieteten Tanks geben noch den Blick in ihr Inneres frei. Der massive Stahl wird wohl die nächsten 500 Jahre überdauern.

Aber der Standort hat noch eine ganze Reihe weiterer Besonderheiten, wie er beschreibt. Die erste sorgt für stabile Qualität – auch über einen langen Zeitraum: Denn durch die unterirdische Lagerung in etwa zehn Meter Tiefe behält das Produkt eine gleichbleibende Temperatur. Außer bei der Einlagerung bildet sich kein Kondenswasser. Jeder Tank ist mit einer eigenen Pumpe ausgerüstet, die jeweils 240 Kubikmeter pro Stunde schafft. Außerdem: Selbst bei einem Notfall kann das Lager 90 Tage autark weiterarbeiten – von der Kommunikation über die Infrastruktur bis zu den Abgabeeinrichtungen. So lange reicht der für die Notstromanlage vorhandene Treibstoff-Vorrat. Das sind optimale Bedingungen für die langfristige Lagerung des Treibstoffes.

Für die laufende Versorgung des Marktes erweist sich der Standort ebenfalls als sehr günstig. Der direkte Bahnanschluss, nur fünf Fahrminuten bis zur Autobahn A 96, die München mit dem Bodensee verbindet oder die Nähe des Münchner Flughafens als großer Treibstoff-Abnehmer und natürlich das Marktumfeld mit dem hohen Diesel- und Heizölbedarf in Bayern.

„Gerade jetzt, wo mit Vohburg ein wichtiger regionaler Versorger ausgefallen ist, können wir die entstandene Lücke schließen“, ist sich Neubauer sicher.

Abgabe per Füllcomat

Um aber wieder voll in Betrieb gehen zu können und den aktuellen Markt-

anforderungen gerecht zu werden, musste einiges getan werden. Zunächst galt es, die Prüfung zu bestehen, dass das Lager die Anforderungen an eine genehmigungsbedürftige Anlage nach Bundesimmissionsschutzgesetz und die erweiterten Pflichten nach der Störfallverordnung erfüllt. „Mit maßgeblicher Unterstützung durch die Firma ITU Innovative Tank- und Umweltschutzsysteme ist uns das in kurzer Zeit gelungen. Die Prüfer bestätigten uns unter anderem, dass der Stahl der Tanks wohl noch 500 Jahre halten würde. Echte Wertarbeit“, er-



Alois Anetsberger, Katerina Radostová und Markus Neubauer machten gemeinsam das alte Lager Krailling wieder flott. Im Hintergrund ist einer der beiden Füllcomaten zu sehen, über die die Tankwagenbeladung läuft.

zählt Katerina Radostova mit einem Lachen.

Für die marktgerechte Abgabe, die auch den Markenanforderungen unterschiedlicher Einlagerer genügt, musste indes neue, moderne Technik angeschafft werden. KOD entschied sich dabei für die Zusammenarbeit mit ITU. „Dafür gab es gute Gründe“, sagt Neubauer. Der Füllcomat ist bereits bei anderen Tanklagern erprobt, beinhaltet alle erforderlichen Sicherheitseinrichtungen, benötigt keine besonderen Maßnahmen zur Versiegelung der Fahrbahnen und leistet alle Blendprozesse, die wir für die bedarfsgerechte Produktabgabe brauchen.“ So ließen sich die Genehmigungsprozesse schneller abwickeln und die Baumaßnahmen in einem kurzen Zeitraum umsetzen. „Zudem“, so ergänzt ITU-Chef Alois Anetsberger, „hat das zuständige Zollamt Rosenheim bereits Erfahrungen mit unseren Füllcomat-Anlagen. Das ist ein großer Vorteil beim Betrieb der gesamten Anlage.“

Über zwei Füllcomaten kann nun eine stattliche Zahl an Tankfahrzeugen pro Tag beladen werden.

Katerina Radostová hat ihre Entscheidung für das Tanklager noch keinen Tag bereut: „Schon in unserem Logo haben wir unsere Zuversicht ausgedrückt. Die schwarze Seite des geteilten Tropfens, steht für das schwarze Gold, das wir hier bunkern, die grüne für die unberührte Natur darüber und der helle Reflex verkörpert das Licht, das wir an und in den Standort bringen.“ ◀ *HHManz*