

ENERCON Bahn nimmt in der Projektlogistik Fahrt auf

NACH EINEM ERFOLGREICHEN TESTLAUF HAT DIE ENERCON BAHN E.G.O.O. FÜR DEN TRANSPORT VON BETONTURMSEGMENTEN DEN REGELBETRIEB GESTARTET.

Die tonnenschweren Betonturmsegmente von Windenergieanlagen zu transportieren, ist für die Logistik immer eine Herausforderung. Die Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH (e.g.o.o.) ist beim Transport dieser Komponenten eine klimafreundliche und schnellere Alternative zum Schwerlast-Lkw – und startet damit nun den Regelbetrieb. Nach einem erfolgreichen Testlauf auf der Strecke zwischen dem Betonturmwerk WEC Emden und dem strategischen Zwischenlager in Mannheim können die Schwerlast-Tiefadewagen der e.g.o.o. seit dem Frühjahr die Betonturmsegmente für ENERCON auf der Schiene fahren. „Mit jedem Transport, den wir von der Straße auf die Schiene holen, leben wir unseren Leitgedanken Green Logistic“, sagt Christian Stavermann, Prokurist und Leiter Verkehr der e.g.o.o.

Die e.g.o.o. fährt von Ostfriesland bereits Ganzzüge mit Rotorblättern, Generator- und Rotorblattkomponenten auf der Schiene sowohl nach Mannheim als auch nach Schleswig-Holstein zum Hafen Brunsbüttel. Dort werden die für Windpark-Baustellen in den Regionen bestimmten



Bei der Befestigung der Betonturmsegmente muss sich die e.g.o.o. an die strengen Vorgaben des Projekt- und Logistikmanagements halten und darf nur die vorgeschriebenen Anschlagpunkte zur Befestigung nutzen.

Schwerlast-Lkw beispielsweise durch nicht verfügbare Begleitkapazitäten der Polizei oder Verkehrsbehinderungen auf der Strecke eine Nacht stehen bleiben muss, gelangen die Teile nicht mehr pünktlich auf die Baustelle. Dadurch können hohe Folgekosten entstehen. Mit dem Vorlauf-Transport der Komponenten auf der Schiene lässt sich das größtenteils vermeiden. Ein weiterer Vorteil der Bahn: Sie kann mehr transportieren. Während ein Schwerlast-Lkw nur mit jeweils einem Betonturmsegment beladen werden kann, lassen sich hinter eine Lok gleich mehrere Schwerlast-Tiefadewagen kuppeln. So gelangen mit einer einzigen Fahrt bis zu 15 Turmsegmente in die Zwischenlager, auch „Hubs“ genannt.

Bauteile zunächst zwischengelagert, bevor sie über die letzte Distanz per Lkw zu den Aufbauorten transportiert werden. Mit den Betonturmsegmenten kommt nun eine weitere Anlagenkomponente ins Projektlogistik-Portfolio der ENERCON Bahn. Die Herausforderung war die Höhe der Turmsegmente. Damit sie in das Lichtraumprofil passen und per Bahn transportiert werden können, hat die e.g.o.o. Schwerlast-Tiefadewagen beschafft und für diesen Zweck umgerüstet.

„Der Transporthauptlauf per Bahn bietet ein erhebliches Potenzial für unsere Projektlogistik“, sagt Thijs Schless, Leiter Beschaffungslogistik bei der ENERCON Logistic GmbH. „Auf der Schiene sind wir im direkten Vergleich zur Straße schneller, deutlich weniger stör anfällig und vor allem klimafreundlich.“ Die marode Infrastruktur der Straßen und Brücken in Deutschland machen Schwerlast-Transporte per Lkw inzwischen immer herausfordernder und in der Folge auch zeitintensiver. „Wir erwarten für die Zukunft, dass sich dieser Effekt noch verstärken wird – umso wichtiger ist es, hier neue innovative Verkehrskonzepte zu etablieren“, sagt Thijs Schless. „Die Bahn bildet hier neben dem Binnenschiff eine zentrale Säule in der künftigen Versorgung unserer Projektstandorte.“

Der Lkw-Transport hat nicht nur negative Auswirkungen auf das Klima, sondern kann auch schnell hohe Kosten verursachen. Wenn ein

Das Zwischenlager in Mannheim ist für den Güterverkehr sogar per Nachtsprung erreichbar. „Wir sind von Emden nur eine Nacht unterwegs, benötigen keine Begleitfahrzeuge und sind unabhängig vom Straßenverkehrsaufkommen“, sagt Christian Stavermann. Im Vergleich zum Binnenschiff oder mehreren Schwerlast-Lkw bringt die Bahn die Komponenten damit deutlich schneller und zuverlässiger in die Aufbauregionen. Von den Hubs wird dann nur noch die letzte Distanz zu den Baustellen per Schwerlast-Lkw zurückgelegt.

Aufgrund ihrer Expertise ist die e.g.o.o. inzwischen ein perfekter Partner für die logistischen Herausforderungen beim Transport von Anlagenkomponenten mit Überbreiten und Sondermaßen. „Mit unserem Know-How im Schwerlast-Transport und Handling von Lademaßüberschreitungen hat sich die e.g.o.o. in diesem Segment spezialisiert und ist eine von nur wenigen Eisenbahnen, die diese Sondertransporte per Bahn durchführen“, sagt Ursula Vogt, Geschäftsführerin der e.g.o.o. „Unser Ziel ist, den Transport von lademaßüberschreitenden Projektloadungen weiter auszubauen – und anderen Verladern eine echte Alternative zum Lkw zu bieten.“ Schließlich kann der Transport per Bahn den Projektmanagern eine größere Planungssicherheit bieten – und führt nebenbei zu einem positiven CO₂-Fußabdruck. Die e.g.o.o. plant, weitere Hubs ins Streckennetz zu integrieren, um künftig auch andere Aufbauregionen und externe Verladern bedienen zu können. //

