

ENERCON Bahn testet Transport von Betonturmsegmenten

Die ENERCON Bahn e.g.o.o. hat erfolgreich den Transport von Betonturmsegmenten auf der Schiene getestet. Beim Betonturmwerk WEC Turmbau in Emden wurden dazu mehrere Halb- und Drittelsegmente eines E-101 Fertigteilbetonturmes auf speziell umgerüstete Schwerlast-Tiefladewagen verladen. Die tonnenschweren Segmente wurden anschließend nonstop im sogenannten Nachtsprung nach Mannheim gebracht, wo ENERCON ein strategisches Zwischenlager für WEA-Komponenten unterhält, die für Baustellen in Südwestdeutschland bestimmt sind. Von Mannheim aus werden sie bedarfsgerecht über die letzte Distanz per Schwerlast-Lkw zugestellt.

Der Testlauf verlief aus ENERCON Sicht positiv. „Wir haben dabei wichtige Erkenntnisse gewonnen, die uns bei der Entwicklung eines Transportkonzepts für Betonturmsegmente mit der Bahn voranbringen“, sagt Thijs Schless, Leiter Inbound & Service Logistics bei der ENERCON Logistic GmbH. ENERCONs Ziel ist es dabei, praktikable Alternativen zum zeit- und störungsintensiveren Lkw-Transport von Betonsegmenten zu entwickeln und mittelfristig umzusetzen. Neben dem Binnenschiff als innerdeutschem Massenverkehrsmittel, das ENERCON bereits intensiv für den Vorlauf zu Zwischenlagern in Deutschland einsetzt, kommt dafür vor allem die Bahn in Betracht.

„Für den Bahntransport solcher Schwerlast-Komponenten besteht ein großes Potenzial“, sagt Schless. So lässt sich die Ladung mit der Bahn näher an die Aufbauregionen heranbringen als mit dem Binnenschiff, das an die Binnenwasserstraßen gebunden ist. Das Eisenbahn-Streckennetz ist viel weiter in die Fläche verzweigt. Im

Vergleich zum Lkw zählt Schless gleich mehrere Vorteile auf: Ein Lkw-Transport kann immer nur ein Turmsegment aufnehmen, während die Bahn die Regelung der sogenannten geteilten Ladung nicht kennt und abhängig vom Waggontyp gleich mehrere Bauteile transportieren könnte. Der Zug fährt ohne Zwischenstopp im Nachtsprung quer durch Deutschland, was der Lkw in der Regel nicht schafft. Hinzu kommt, dass bei Lkw-Transporten häufig mit nicht kalkulierbaren Verzögerungen zu rechnen ist, da sie unter anderem auf Bundes- und Landstraßen von der Polizei begleitet werden müssen, es Staus und Baustellen gibt oder sie häufig große Umwege aufgrund von schlechter Infrastruktur fahren müssen.

Hinzu kommt als positiver Nebeneffekt, dass der Zugtransport den Straßenverkehr erheblich entlastet und eine viel bessere Ökobilanz aufweist als der Lkw-Transport. „Mit der Verlagerung von weiteren Schwertransporten auf die Schiene tragen wir somit entscheidend zur Verkehrswende bei, die mit der Energiewende einhergehen sollte“, sagt Schless.

„Der erfolgreiche Testlauf unterstreicht einmal mehr das Alleinstellungsmerkmal der e.g.o.o. im Bereich Schwerlast-Transporte und Handling von Ladung mit Sondermaßen“, sagt Christian Stavermann, Leiter Verkehr bei der e.g.o.o. „Aufgrund der langjährigen Transporttätigkeit für ENERCON verfügen wir hier über umfangreiche Erfahrungen, die sich besonders bei der Einführung neuer Geschäftsfelder wie die umfangreichere Projektlogistik auszeichnet. Über dieses Knowhow verfügen nur wenige Eisenbahnen in Europa.“

