



MAV

Luftbild des Betriebsgeländes der MAV-Niederlassung in Kelheim: In der geschlossenen Halle wird der Straßenaufbruch bis zum Weitertransport gelagert.

Mehr Beachtung verdient

Zur nachhaltigen Kreislaufwirtschaft gehört für Robert Nasseide auch die Wahl des passenden Transportmittels. Aus diesem Grund setzt der Vertriebsleiter der MAV Kelheim auf das Binnenschiff für den Transport von unter anderem Straßenaufbruch in die Niederlande.

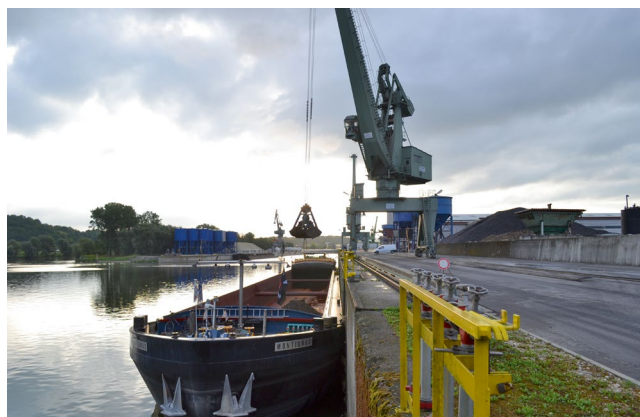
In regelmäßigen Abständen veröffentlicht die Initiative Kreislaufwirtschaft Bau den Monitoring-Bericht zum Aufkommen und Verbleib mineralischer Bau- und Abbruchabfälle. Die 14. und damit aktuelle Ausgabe erschien Anfang Dezember 2024 und basiert auf den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamts aus dem Jahr 2022. Demnach wurden im Berichtsjahr 208 Millionen Tonnen mineralische Bauabfälle erfasst. Mit einem Anteil von 54 Prozent stellen diese die größte Abfallgruppe dar.

Ein Unternehmen, das sich seit zwanzig Jahren im Bereich des mineralischen Entsorgungsmanagements in Industrie- und Bau bewegt, ist die MAV Gruppe mit vier Standorten in Deutschland und insgesamt über 160 Mitarbeitern. Fokus der MAV liegt auf einer nachhaltigen Ressourcennutzung durch Aufbereitung und Recycling mineralischer Sekundärbaustoffe bis hin zur Herstellung zertifizierter Ersatzbaustoffe. Das Betriebsgelände des Standorts Kelheim befindet sich im Hafen von Kelheim und verfügt über Anschlüsse an das Schienen- und Straßennetz sowie den Binnenhafen. An diesem Standort werden sowohl Aschen aus der Müllverbrennung als auch Gleisschotter, Böden sowie andere industrielle Reststoffe zwischengelagert, umgeschlagen oder behandelt.

Ein Bestandteil des Leistungsportfolios der MAV Kelheim ist die Entsorgungs- und Logistikkonzeption zur thermischen Verwertung von Straßenaufbruch. Teerhaltiger Straßenaufbruch aus Süd- und Ostbayern wird sowohl in Kelheim als auch in Zusammenarbeit mit der Donau-Transport- und Umschlagsgesellschaft (DTU) in Regensburg gesammelt und anschließend per Binnenschiff über 900 Kilometer auf der Wasserstraße in die Niederlande verbracht. In der Schifffahrtlogistik blickt

MAV Kelheim auf die bereits über ein Jahrzehnt bestehende Zusammenarbeit mit Kühne + Nagel Euroshipping zurück.

Ein auf die thermische Reinigung von teerhaltigem Straßenaufbruch spezialisiertes Unternehmen mit Sitz im Hafen von Rotterdam zählt ihre Anlagentechnik zur modernsten ihrer Art. In einem thermischen Behandlungsprozess, der die vollständige Reinigung des Materials zum Ziel hat, wird das Schadstoffpotenzial so weit reduziert, dass im Ausgang eine mit der ursprünglichen Primärkörnung vergleichbare Materialqualität entsteht. Ein fortschrittliches Wärmerückgewinnungskonzept, mit dem unter anderem Strom erzeugt wird, ermöglicht eine positive Klimabilanzierung des gesamten Prozesses. Für die



MAV

Ein Binnenschiff wird im Hafen Kelheim mit Straßenaufbruch beladen.



Kühne + Nagel

Kühne + Nagel und MAV Kelheim arbeiten seit vielen Jahren beim Transport von Straßenaufbruch per Binnenschiff zusammen.

Endprodukte ECO-Granulat, ECO-Sand, Füllmaterial sowie Gips besteht in den Niederlanden eine hohe Nachfrage. Damit bietet die thermische Verwertung eine zukunftsorientierte und umweltfreundliche Alternative zu bestehenden Verfahren wie der deponiebautechnischen Verwertung oder Beseitigung.

„Im Jahr bewegen wir bei der MAV Kelheim Stoffströme in der Größenordnung von etwa 250.000 bis 300.000 Tonnen“, erzählt Robert Nasseide, Vertriebsleiter der MAV Kelheim. Ein Großteil der mineralischen Abfälle wird nach wie vor per Lkw oder Bahn transportiert. Weniger als zehn Prozent des gesamten Stoffstroms werden beim Kelheimer Entsorger per Binnenschiff bewegt. „Der Anteil ist nach wie vor gering, auch weil das Binnenschiff als nachhaltiges Transportmittel in der Gesamtbetrachtung von Entsorgungskonzepten und Vergaben nicht ausreichend berücksichtigt wird. Deshalb habe ich es mir zum Ziel gemacht, das zu ändern und hier etwas mehr Schwung reinzubringen“, betont Nasseide.

Im Gespräch mit der SUT verweist der Vertriebsleiter immer wieder auf das Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen, kurz Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG), das Basis seiner täglichen Arbeit ist. Paragraph 8 regelt beispielsweise die Rangfolge und Hochwertigkeit der Verwertungsmaßnahmen. Vereinfacht gesagt haben diejenigen Verwertungsmaßnahmen Vorrang, die den Schutz von Mensch und Umwelt nach der Art und Beschaffenheit des Abfalls unter Berücksichtigung bestimmter Kriterien am besten gewährleisten.

Transportmittel unberücksichtigt

Zwei Kriterien werden in diesem Zusammenhang aus Sicht von Nasseide nicht ausreichend berücksichtigt: Aus den übergeordneten Prinzipien des Kreislaufwirtschaftsgesetzes lassen sich ökologische Aspekte über die allgemeine Abfallbewirtschaftung hinaus ableiten. Die Vorgaben bei der Wahl des Transportmittels werden nicht konkretisiert – auch wenn das Transportmittel Teil der ganzheitlich und umweltverträglich gedachten Kreislaufwirtschaft sein sollte. „In vielen Köpfen steckt noch immer die Vorstellung, dass der Transport per Binnenschiff über eine Strecke von mehreren hundert Kilometern nicht umweltfreundlich sein kann“, erzählt Nasseide. Analysen von

Unternehmen, die sich auf die Berechnung von CO₂-Äquivalenten spezialisiert haben, belegen jedoch das Gegenteil. Am Beispiel des Straßenaufbruchs ist die positive Gesamtbetrachtung der Wirkungskategorien bei der thermischen Verwertung durch die Binnenschifffahrt überhaupt erst möglich. In diesem Zusammenhang stehen 900 Kilometer Wasserstraße einer Deponierung des Materials im Umkreis von weniger als 60 Kilometern zur Anfallstelle nicht nach. In die Überlegung zur Wahl des Transportmittels einbezogen werden müsste grundsätzlich die Lage des Umschlaghafens, die Wertigkeit des Stoffstroms und die erzielbare Wertschöpfung bei der Materialverwertung.

Als zweites Kriterium für die Schonung von natürlichen Ressourcen, führt Nasseide den Personalbedarf auf. „Angesichts des akuten Personalmangels im Transportwesen, sehe ich den Menschen als eine entscheidende Ressource an. Ein durchschnittliches Binnenschiff ersetzt mehr als 100 Lkw und trägt gleichzeitig zur Entlastung der Straßeninfrastruktur bei“, rechnet Nasseide vor. Er ist überzeugt: Die Binnenschifffahrt kann als Förderer der Kreislaufwirtschaft betrachtet werden. Massengüter können in großen Mengen energieeffizient, kosten- und ressourcenschonend befördert werden. Mit Blick auf diese Kriterien plädiert Nasseide in der Kreislaufwirtschaft für ein ganzheitlich gedachtes Entsorgungs- und Logistikkonzept, in dem der Binnenschifffahrt eine deutlich wichtigere Rolle zukommt als bisher.

Annika Beyer

Anzeige

Starke Leistung. Jeden Tag.

**Komm ins Team der
MSG Werft!**



GUT. GÜTER. MSG.



www.msgeg.de

