



## Nährstoffverwertung Oldenburger Münsterland

# Nachhaltige Logistik

Das Oldenburger Münsterland ist die wichtigste Veredelungsregion in Deutschland. Die **vor- und nachgelagerte Logistik** hat die Nährstoffverwertung Oldenburger Münsterland (NOM) auf eine umweltfreundliche Basis gestellt.

**D**ie Kippmulde ist komplett angehoben. Es dauert nur wenige Sekunden, dann sind die 24 m<sup>3</sup> Gerste aus dem Kipper in die Öffnung am Boden des Futtermischwerkes gerutscht. Der Fahrer senkt die die Mulde seines „Kombiliners“ wieder ab, lässt sich die Entlademenge quittieren und macht sich wieder auf den Weg. Bis zur nächsten Ladestation sind es gerade einmal 6 km. Auf einem Mastbetrieb wird er Schweinegülle laden, die für einen Ackerbaubetrieb in der Hildesheimer Börde bestimmt ist und dort bereits am nächsten Morgen direkt in den Boden eingearbeitet werden soll.

Erst Getreide, jetzt Gülle – wie funktioniert das? Getreide ist ein Lebens- bzw. Futtermittel, das nur mit entsprechend zertifizierten Fahrzeugen transportiert werden darf. Gülle ist dagegen eine Flüssigfracht, die in Tankbehältern transportiert werden muss. Das Getreide darf zudem auf keinen Fall mit der Gülle in Berührung kommen.

### Leerfahrten vermeiden

„Aber beides sind Produkte, aus denen sich aus logistischer Sicht ein sehr gut zueinander passender Rundlauf organisieren lässt“, sagt Ludger Feldhaus, Gründer und Geschäftsführer der Nährstoffverwertung Oldenburger Münsterland (NOM). Solche Rundläufe sind für Logistiker der Idealzustand, sorgen sie doch dafür, kostentreibende Leerfahrten auf ein Minimum zu reduzieren. Das Oldenburger Münsterland eignet sich perfekt für solche Rundläufe. „Hier werden große Mengen an Futtergetreide benötigt, zugleich fällt hier deutlich mehr Gülle an, als auf den Böden ausgebracht werden darf“, erläutert Ludger Feldhaus. Trotzdem war es nicht ganz einfach, beides logistisch miteinander zu verbinden, weil schlicht und einfach die dafür erforderliche Technik nicht zur Verfügung stand.

Ludger Feldhaus hatte vor knapp zehn Jahren als leitender Mitarbeiter eines großen Futtermischwerkes die Idee, einen

Trailer zu bauen, in dessen Kippmulde, die normalerweise für den Getreidetransport eingesetzt wird, Tanks für den Transport von Gülle zu integrieren. Gemeinsam mit





1

einem ortsansässigen Fahrzeugbauunternehmen wurde ein entsprechendes Fahrzeug entwickelt und ein erster Prototyp auf die Räder gestellt. „Wichtig war für uns von Anfang an, ein Fahrzeug zu realisieren, das trotz des zusätzlichen Tanks ein Maximum an Nutzlast bzw. Volumen transportieren kann“, beschreibt Ludger Feldhaus die Herausforderungen in der Entwicklungsphase.

**Ein kontinuierlicher Abtransport der Gülle ist für die abgebenden Betriebe extrem wichtig.**

Ludger Feldhaus,  
Geschäftsführer NOM

Die für die Futtermittelherstellung häufig genutzte Gerste hat ein spezifisches Hektolitergewicht von etwa 65 kg. Um einen Sattelzug bei einem durchschnittlichen Fahrzeuggewicht von 16 t auf das Gesamtgewicht von 40 t auszulasten, können etwa 35 m<sup>3</sup> Gerste geladen werden. Innerhalb der gesetzli-

3



chen Abmessungen eines Lkw-Gespans lassen sich aber problemlos Kippmulden mit einem Volumen von 60 m<sup>3</sup> darstellen. Genügend Volumen also, um auch noch einen Tank in den Kippaufbau zu integrieren. Gülle wiederum hat ein nur geringfügig höheres spezifisches Gewicht als Wasser. Um 24 t Gülle zu laden, wird ein Tankvolumen von 24 m<sup>3</sup> benötigt. Dank einer gewichtsoptimierten Konstruktion konnte das zusätzliche Gewicht des Tanks weitgehend kompensiert werden. Der „Kombiliner“ so der Name für diesen Dual-Use-Trailer, war geboren.

„Damit stand ein Fahrzeug zur Verfügung, mit dem sich die angestrebten Rundläufe ohne Leerfahrten darstellen lassen“, betont Ludger Feldhaus. Als Ideengeber für dieses Fahrzeugkonzept hatte er auch keinen Zweifel an einer erfolgreichen Zukunft des Kombiliner.

### LU als Gesellschafter

Im Gegenteil: Ludger Feldhaus war von dem Erfolg so überzeugt, dass er 2013 seinen Job an den Nagel hängte und die Nährstoffverwertung Oldenburger Münsterland gründete. Weitere Investoren für das Startup waren zehn Lohnunternehmer, die auch in der Agrarlogistik unterwegs sind und die als Gesellschafter mit in das Unternehmen eingestiegen sind. Ein Modell, das sich bewährt hat.

- 1 Doppelter Einsatz: Mit den Kombiliner lassen sich sowohl Schüttgüter als auch flüssige Frachten wie Gülle transportieren.
- 2 Hatte die Idee zum Kombiliner: Ludger Feldhaus, Geschäftsführer der Nährstoffverwertung Oldenburger Münsterland (NOM).
- 3 Wird künftig die Geschicke des Unternehmens leiten: Geschäftsführer Michael Emke.



## KRAFTPAKETE FÜR LOHNUNTERNEHMER

**NSF**

Nonfood Compounds  
Program Listed (A1)  
(Registration 155348)

**STARK**  
Gegen  
Verschmutzungen!



SONAX AGRAR  
GERÄTEREINIGER  
Art. Nr. 07055000

SONAX AGRAR  
AKTIVREINIGER  
Art. Nr. 07265000

### SAUBERE LEISTUNG

- ✓ gegen starke Verschmutzungen an den Maschinen und Werkzeugen
- ✓ für Pflege und Wartung zum Erhalt der Funktionalität
- ✓ zum Werterhalt Ihrer Maschinen und Anlagen

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)

**PROFESSIONAL**



Fotos: Keppler, Dörpmund, Dettmer

**KOMMENTAR**



Stephan Keppler,  
Redaktion LOHNUNTERNEHMEN

**Payload statt Leerfahrt!**

► **Lkw sind auch für Lohnunternehmer ein kostenintensives Investitionsgut! Mehr noch: Wenn sie auf Achse sind, benötigen sie einen Fahrer und Kraftstoff. Mautkosten verursachen sie ebenfalls. Reingeholt werden die entstehenden Kosten nur, wenn Payload, also bezahlte Fracht transportiert wird. Aber längst nicht jede Tour ist auch eine, die Geld bringt. Im deutschen Transportgewerbe liegt der Leerfahrten-Anteil bei knapp über 20 %. Im Klartext: Jeder 5. Truck ist ohne Ladung unterwegs! Wenn es um spezielle Transportgüter geht, wie sie häufig für die Agrarbranche transportiert werden, liegt der Leerkilometeranteil sogar noch deutlich höher. Eine heftige Vergeudung von Ressourcen! Ein Dilemma, das der Agrarlogistiker Ludger Feldhaus so nicht akzeptieren wollte. Er suchte nach Lösungen, um sowohl flüssige als auch Schüttgüter mit einem Fahrzeug zu transportieren. Das ist ihm mit der Idee des Kombiliners gelungen. Inzwischen steuern über 20 Kombiliner täglich die Veredelungsregion Oldenburger Münsterland mit Getreide für die Futtermittelwerke an, und verlassen sie mit wertvollem Wirtschaftsdünger wieder. Trotz der sehr unterschiedlichen Frachten liegt der Leerfahrtenanteil bei null! Eine absolut gelungene Win-Win-Situation, wie ich finde. Zum einen bedeutet der Wegfall von Leerfahrten eine deutliche Reduzierung der Kosten, zum anderen profitiert die Umwelt durch die gar nicht erst stattfindenden Leerfahrten.** ◀

Und ein Modell, das vor dem Hintergrund der gerade verschärferten Düngeverordnung künftig weiter an Bedeutung gewinnen wird, ist sich Ludger Feldhaus sicher: „Die Zeitfenster für Ausbringung der Gülle werden noch kleiner. Alles, was ab Mai an Organik erzeugt wird, muss zwischengelagert werden!“ Die einzelnen Veredlungsbetriebe sind dazu kaum in der Lage. „Ein kontinuierlicher Abtransport der Gülle ist daher für die abgebenden Betriebe extrem wichtig“, betont Ludger Feldhaus. Ein kontinuierlicher Antransport setzt aber auch ein dichtes Netzwerk an aufnehmenden Betrieben voraus. Das konnte sich die NOM, nicht zuletzt dank seiner Gesellschafter aus Reihen der Lohnunternehmen, in den letzten sieben Jahren aufbauen. „Die Lohnunternehmen mit ihrer schlagkräftigen Technik zur Einarbeitung der Gülle wissen natürlich am besten, wann wo welche Mengen an Wirtschaftsdünger benötigt werden“, betont Ludger Feldhaus.

Zu den NOM-Kunden auf der Abnehmerseite gehören inzwischen auch zahlreiche Betreiber von Biogasanlagen, die bis zu 30 % Gülle dem Gärprozess hinzufügen. Der Vorteil: Hier gibt es für die Gülleverwertung keinerlei zeitliche Beschränkungen. „Das

gibt uns die Möglichkeit, die Anlagen das ganze Jahr über beliefern zu können. Inzwischen wird rund ein Drittel der von der NOM transportierten Gülle in einem Umkreis von bis zu 350 km rund um das Oldenburger Münsterland hierfür verwendet.

Besonders wichtig ist für den NOM-Geschäftsführer der enge Kontakt zu seinen Kunden: „Die erwarten von uns vor allem Verlässlichkeit und Pünktlichkeit. Wir sind in der Lage, auch an Heiligabend nochmal einen Kombiliner zu einem Kunden zu schicken, wenn der Güllebunker überzulaufen droht.“

**Logistik & Beratung**

Anders als bei den allermeisten sonstigen Transportgütern unterliegt der Gülletransport sehr hohen Dokumentationspflichten. „Jeder Transport muss unter Angabe einer präzisen Analyse der Inhaltsstoffe, des abgebenden und des aufnehmenden Betriebes der Landwirtschaftskammer gemeldet werden“, erläutert Ludger Feldhaus. Er hat festgestellt, dass viele Betriebe mit Themen wie der Düngebedarfsermittlung, der Düngeplanung, Nährstoffvergleichen und Strombilanzierungen überfordert sind. Um ihre Kunden auch hier zu unterstützen, wurde mit der





- 1 Blick in das Modell eines Kombiliners: In der Kippmulde befindet sich ein Tank für den Gülle-Transport.
- 2 Minimiert Leerfahrten: Das Kombiliner-Konzept sorgt für eine nachhaltige Agrar-Logistik.
- 3 Sorgt für die Disposition der Fahrzeuge: Heike Albers.

Nährstoffberatung Oldenburger Münsterland (NBOM) 2017 ein Tochterunternehmen gegründet, das fundierte und betriebspezifische Beratungen in allen Fragen rund um den Wirtschaftsdüngereinsatz anbietet.

Die hohe Beratungskompetenz sowie das nachhaltige Logistikkonzept der NOM sind aus Sicht von Ludger Feldhaus eine Erfolgsgeschichte. Der Anteil der Leerfahrten der mittlerweile 22 täglich von der NOM disponierten Lastzüge liegt bei null. Eine Auslastung, von der das klassische Speditions-

gewerbe trotz digitalisierter Tourenplanung weit entfernt ist und die Agrartransporte der NOM kosteneffizient und nachhaltig gemacht hat. Die Vermeidung von Leerfahrten habe nach Ansicht von Ludger Feldhaus ein so hohes Nachhaltigkeitspotenzial, dass es eigentlich in einer Gesamtbetrachtung der Gülle-Problematik einbezogen werden sollte.

Doch diese positiven Effekte werden von der Politik bislang kaum gewürdigt. Die sucht stattdessen nach plakativen Lösun-

gen der Gülle-Problematik in der Region, so Ludger Feldhaus. Das führt aktuell zu einer neuen Herausforderung für die NOM. Mit Unterstützung der Politik wollen Investoren im benachbarten Saterland eine Anlage errichten, in der Gülle Wasser entzogen werden soll. „Steht die Anlage, würden dem Markt rund 2,7 Mio. t Organik entzogen“, befürchtet Ludger Feldhaus. Vor dem Hintergrund, dass diese Organik kein Abfall ist, der entsorgt werden müsse, sondern ein benötigter Wirtschaftsdünger, werde diese Maßnahme dazu führen, dass viele Betriebe, die ihre Flächen jetzt mit organisch düngen, auf Mineraldünger umsteigen müssen. Das Nitratproblem würde also lediglich verlagert, so der Geschäftsführer.

Stephan Keppler,

Redaktion LOHNUNTERNEHMEN

## TRANS-KTP KIPPER : 17 BIS 27 T



- Zwei- oder Dreiachser
- Kasten und Heckklappe aus **HARDOX 450**
- Gefederte Deichsel
- Federung mit Pendelachse, Cross-Over Boggie oder hydraulisch
- Hinterer Auffahrschutz hydraulisch wegklappbar
- Optional schmales Fahrgestell für max. 2,55 m Breite mit breiten Rädern

# JOSKIN

## Der Alleskönner

### TRANS-KTP KIPPER

- Beherrschte industrielle Fertigung = Garantie für Zuverlässigkeit und Qualität
- Personalisiertes Ersatzteibuch jederzeit herunterladbar für einen präzisen und schnellen Kundendienst
- Europäische Zulassung
- 3 Jahre Garantie

Limitiertes Angebot  
**KOSTENLOSER  
PVC-SCHUTZ**

