

Das offene Silo liegt mitten auf einem Feld, rechts und links von einer Betonmauer begrenzt. Seit Herbst letzten Jahres lagern hier mehrere hundert Tonnen Mais, die in den vergangenen Monaten unter einer schwarzen Plastikplane zu einer pampigen Masse ver-

goren sind. Andreas Wrede fährt mit seinem Sattelzug rückwärts vom Feldweg neben die Lkw seiner Kollegen Michael Haack und Oliver Weigl. Dann setzt er sich ans Steuer des firmeneigenen Teleskopradladers, der hier so lange stehen wird, bis der gesamte silierte Mais abtransportiert ist. „Das ist Teil unseres

Jobs“, erklärt Andreas. Alle drei Fahrer arbeiten für den Königsberger Agrarservice aus Heiligengrabe in Brandenburg. Der Firmensitz steht dort, wo andere gerne Urlaub machen würden – in der Nähe eines Sees, einige Kilometer von der Hauptstraße entfernt auf einer Waldlichtung. Dort liegt die Keim-

Teil der Arbeit von Andreas Wrede ist auch die Bedienung des Silo-Radladers.



Eine Waage am Heck des Aufliegers ermöglicht das korrekte Beladen im Feld.



Königsberger Agrarservice aus Brandenburg setzt auf Energiepflanzen. Dadurch hat auch Andreas Wrede einen Fahrerjob mit Zukunft.

Text | Jan Bergrath



MAISterlich

zelle des jungen Dienstleistungsunternehmens, das einst als landwirtschaftlicher Betrieb der Familie Schuran begann und seit 2010 den Transport von landwirtschaftlichen Massengütern zum florierenden dritten Standbein ausbaut. 17 Lastzüge sind es in diesem Sommer bereits, bis zum Herbst sollen weitere zehn hinzukommen. Alles MAN mit Euro-6-Motoren. Die drei Actros der Flotte in dem individuellen Grünton dienen auch dazu, nicht in die Abhängigkeit von einem einzigen Hersteller zu geraten.

Andreas war vor der Wende Agrartechniker. In seinem Kombinat fuhr er einen W 50. Mit 19 Jahren sollte er noch zur Nationalen Volksarmee einberufen werden. Aber weil dort in der Wendezeit niemand mehr hinging, zog er nach Bremen zu seinem Bruder und heuerte als Lkw-Fahrer bei verschiedenen Firmen an. Schließlich ermöglichte ihm ein dänischer Containerspediteur, sechs Jahre lang jeden Freitag ex Hamburg wieder Richtung Heimat zu fahren, wo er auf einem Hof nahe der A 24 wohnt. Die letzten Jahre fuhr er schließlich Schubboden bei einem Transportunternehmen aus Pritzwalk. „Am Ende gab es jeden Monat den Kampf ums Geld“, erzählt Andreas. „Auch die Fahrzeugtechnik ließ zu wünschen übrig.“

Also suchte er nach Alternativen. „Ich kannte natürlich die Lkw von Königsberger von einigen gemeinsamen Ladestellen. Also habe ich mich dort beworben und wurde aufgrund meiner Erfahrung eingestellt. Jetzt verdiene ich nicht nur deutlich mehr als früher, das Geld kommt auch absolut pünktlich und ich muss mir keine Sorge mehr machen, ob mein Lkw verkehrssicher ist.“

Ein Schwerpunkt seiner Arbeit ist die Belieferung von Biogasanlagen mit den nötigen Rohstoffen wie eben Mais. Allein in Branden-

Die täglichen Touren führen größtenteils durch das malerische Brandenburg.



Rund 24 Tonnen gegorene Maismasse fallen automatisch aus dem Auflieger.



Der Stilbesen ist das meistgenutzte Arbeitsgerät des Schubbodenfahrers.

wurde auf 125 Millimeter erhöht. Die Lkw sind oft auf unebenen Wegen und im Feld unterwegs. So wird verhindert, dass die Stirnwand des Aufliegers die Heckspoiler des Actros beschädigt. Das hat beim Auflieger etwas Innenhöhe und Volumen gekostet. Doch die braungelbe Pampe ist schwer. Bei der Beladung kann Andreas am Auflieger kontrollieren, ob er im Gewichtsrahmen geblieben ist. „Wir fahren bis nach Schwerin und Magdeburg. Da wäre es viel zu riskant, mehr zu laden, als die Polizei erlaubt.“

Die Biogasanlagen werden in der Regel auf Vorrat beliefert. Die Anlage in Heiligengrabe nahe Wittstock/Dosse hat eine Kapazität von 2,5 Megawatt. Dafür benötigt sie 100 Tonnen Mais am Tag, also vier Lastzüge. Das durch den kontinuierlichen Faulungsprozess entstandene Biogas wird in einem Speicher aufgefangen. Von dort gelangt es zu einem Blockheizkraftwerk, wo es als Brennstoff für die Stromerzeugung dient. Der Strom wird in das öffentliche Netz eingespeist. Darüber hinaus kann die Abwärme des Blockheizkraftwerks zum Heizen der anlageneigenen Fermenter genutzt oder an externe Gebäude abgegeben werden.

Das Ausladen erledigt der Schubboden von selbst. „Man muss allerdings schon beim Beladen darauf achten, dass das Schüttgut auch auf der Plane der Schiebewand liegt.“ Eine gute halbe Stunde dauert es, bis die Ladefläche geleert ist. Einmal muss Andreas ein Stück vorziehen, um hinter seinem Auflieger Platz zu schaffen. Schließlich nimmt er den Besen und fegt die Reste weg. Nur wenn nach dem Mais eine Ladung Getreide gefahren wird, müssen die Fahrer den Auflieger feucht reinigen. „Derzeit holen wir morgens mit zwei Zügen immer erst eine Fuhre Mais für Heiligengrabe auf einem Acker ab.“

Später kommt einer der Kipperzüge von Königsberger und holt das ausgefaulte Substrat an der Biogasanlage wieder ab. Die Rückstände lassen sich immer noch nutzen. Landwirte bringen sie als Nährstoffdünger auf Äcker und Felder aus. Damit schließt sich im Rahmen der deutschen Energiewende der Kreislauf der Nachhaltigkeit. Das ist, sozusagen, „maisterlich“.



Fahrzeugschein

- Hersteller:** Mercedes-Benz (Wörth)
- Motorwagen:** Actros (neu) 18.45 LS (4x2) Euro 5 mit Powershift 3. Big-Space-Fahrerhaus mit Klimaautomatik, Extra-Lampenbügel, Nebenantrieb für Zweikreis-Hydraulikanlage des Aufliegers. Sattelplatte auf 125 mm hochgesetzt, um Kontakt zwischen Auflieger und Motorwagen bei Unebenheiten zu vermeiden
- Auflieger:** dreiachsiger Schubbodenauflieger (Walking Floor) von Stas (Waregem/B), vor Ort vertrieben durch Hüffermann Transportsysteme (Neustadt/Dosse). Innenhöhe auf 2,65 Meter reduziert, um höheres Sattelmaß auszugleichen. Volumen 85 m³. Integrierte Fahrzeugwaage von Wabco am Heck. Abrollplane
- Zulässiges Gesamtgewicht des Zuges:** 40 Tonnen
- Leergewicht Motorwagen:** 8.196 Kilogramm
- Leergewicht Auflieger:** 7.750 Kilogramm
- Gesamtlänge des Zuges:** 16,50 Meter



Über Funk geben sich die Kollegen von Königsberger Agrarservice unterwegs Tipps.



An der Biogasanlage in Heiligengrabe setzt Andreas rückwärts in den Vorratsspeicher.



Michael Haack (l.) und Oliver Weigl begutachten moderne Fahrzeugtechnik.

burg ist die Zahl der Anlagen von 31 im Jahr 2004 auf jetzt 299 gestiegen. Im Landschaftsbild sind daher die Kühe weitgehend der etwas einseitigen Bepflanzung gewichen. Nur das Getreide kann da noch mithalten. „Im Sommer sind unsere Schubbodenzüge dann überwiegend im Ernteeinsatz unterwegs“, sagt Andreas, „die Touren führen bis in den Hafen von Rostock. Die Schiffsbeladung ist allerdings oft mit Wartezeit verbunden. Ich fahre deshalb lieber Mais. Da bin ich überwiegend mein eigener Herr.“

Der große Vorteil von Königsberger: Das Unternehmen erzeugt auf eigenen Flächen selber Mais, den es an die Betreiber der Biogasanlagen verkauft. Und es verfügt über einen Fuhrpark an landwirtschaftlichen Arbeitsgeräten, die im Lohneinsatz für Landwirte auf den Feldern der Region eingesetzt sind. Wenn es also für Dritte nichts zu fahren gibt, laden die eigenen Lkw halt den eigenen Mais. „Am Anfang war ich skeptisch, weil Königsberger so schnell auch im Transportbereich gewachsen ist. Aber das Konzept hat

für mich Hand und Fuß. Und der Ton unseres jungen Chefs, Michael Schuran, und seines Neffen Thomas, der die Züge disponiert, ist absolut vorbildlich. Als wir während des Hochwassers im Juni für einen Kunden bei Fischbeck Getreide aus einem Lager nahe der Elbe wegfahren mussten, waren 13 Lkw von uns im Katastropheneinsatz. Finde hier mal eine Firma, bei der sich an einem Sonntag 13 Fahrer freiwillig melden.“

Der Schubbodenzug von Andreas hat eine Besonderheit: Die Sattelplatte des Aufliegers

ANZEIGE



Die Kraftstoffsparer:

Ob auf internationalen Fernrouten oder im Fern- und Pendelverkehr: Continental Truck Tires tragen mit jedem Autobahnkilometer zum wirtschaftlichen Erfolg Ihrer Transporte bei. Mehr Infos unter: www.continental-lkw-reifen.de

HSL 2+ ECO-PLUS **HDL 2+ ECO-PLUS** **HTL 2 ECO-PLUS**





Tires - Engineered in Germany.