

KV: Förderung der Umschlaganlagen bleibt sinnvoll und unverzichtbar

Am 9. November veranstaltete die SGKV erstmalig den TerminalTag in der Turbinenhalle in Berlin Moabit. Ziel des neuen Formats war und ist es eine Plattform zu etablieren, auf der aktuelle Themen und Problemstellung rund um die Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs kommuniziert werden können. Es ist geplant, den Terminaltag jährlich stattfinden zu lassen. Im Jahr 2015 wurde auf zwei zentralen Fragestellungen eingegangen:

Wie muss sich das Terminal als wichtigste Schnittstelle im intermodalen Verkehr aufstellen, um für zukünftige Mengen gewappnet zu sein?

Wie können Konflikte mit bestehenden Nutzungen, z.B. Emissionen, minimiert und moderiert werden, um die Terminalinfrastruktur weiter ausbauen zu können?

An der Podiumsdiskussion, welche über Chancen und Eintrittsbarrieren für den Kombinierten Verkehr (KV) debattierte, nahmen Peter Lüttjohann (BMVI), Nils-Olaf Klabunde (Transcontainer Universal), Axel Kröger (Spedition Konrad Zippel) und Alexander Ochs (bayernhafen Gruppe) teil, nach einführendem Statement von Herrn Lüttjohann zur Rolle des KV in der deutschen Verkehrspolitik. Timon Heinrici (DVZ/RailBusiness) übernahm die Moderation. Die zentrale Frage der Debatte, ob und

Thore Arendt

Bild: SGKV



in welchem Umfang weitere Fördermittel für den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs zur Verfügung gestellt werden sollten, wurde – im Zuge der aktuellen Prüfung der Richtlinie durch das Bundesfinanzministerium – intensiv mit dem Publikum diskutiert. Die Notwendigkeit der Förderung wurde dabei von den Teilnehmern – trotz provokanter Einzelpositionen – weitgehend nicht infrage gestellt, da die geförderte Terminal-Infrastruktur bisher gut ausgelastet ist und sowohl bei der Entlastung der Straßen als auch bei der Emissionsreduktion einen wichtigen Beitrag leistet, von dem sowohl Transporteure als

auch Verlager profitieren. Allerdings waren die Referenden der Meinung, dass sowohl überprüfbare Qualitäts- und Leistungskriterien als auch die Verhinderung von Konkurrenzsituationen zwischen neuen und bestehenden Anlagen Herausforderungen sind, denen sich die Förderung in Zukunft verstärkt widmen muss. Auch wurde für eine höhere Transparenz bei der Antragstellung plädiert, z.B. durch ein standardisiertes Antragsverfahren.

Im Zuge der Diskussion über die Industrialisierung des KV und den Herausforderungen der Industrie 4.0 an die intermodale Verkehrsbranche wurde die Frage nach der Trennung der Funktionalität der Binnenlandterminals aufgeworfen.

Insbesondere die Trennung von Anlagen für kontinentale und maritime Ladeeinheiten wird ein Thema zukünftiger Diskussionen sein. Während die Förderung der Errichtung von Terminalinfrastruktur weiterhin als absolut sinnvoll angesehen wird, erteilten die Referenten der Förderung des Betriebes, ähnlich dem ausgelauften Marco-Polo-Programm, einheitlich eine Absage. KV muss sich im Wettbewerb durchsetzen. Die Terminalförderung schafft hier nur gleiche Bedingungen für alle Verkehrsträger, um einen fairen Wettbewerb zu fördern.

Thore Arendt

Studie zu Großcontainerschiffen mit LNG-Gas- und Dampfturbinenantrieb

GTT, CMA CGM (mit dem Tochterunternehmen CMA Ships) und DNV GL haben eine technische Machbarkeitsstudie für ein neues Großcontainerschiff erarbeitet. Dem liegt das Konzept Piston Engine Room Free Efficient Containership (kurz PERFECT) zugrunde. Das Konzeptschiff wird mit LNG als Kraftstoff über eine kombinierte Gas- und Dampfturbinenanlage (GuD) mit Energie versorgt und elektrisch angetrieben.

In der Studie erarbeiteten und bewerteten die Partner das GuD-Antriebskonzept, das ein effizienteres, flexibleres und umweltfreundlicheres Design ermöglicht als bei aktuellen Großcontainerschiffen von 20.000 TEU mit Zweitakt Dieselmotoren. DNV GL untersuchte die potenzielle Leistung umfassend mit der eigenen Computerplattform COSSMOS. Dieses Werkzeug erlaubt es, integrierte Schiffsmaschinensys-



Bild: DNV GL

teme zu simulieren und unterstützt so die Systemoptimierung.

Das in COSSMOS abgebildete GuD-System kann detailliert analysiert werden. So wird die Berechnung des energetischen Gesamtwirkungsgrades unter Berücksichtigung des realen Lastprofils eines Großcontainerschiffes möglich.

Basierend auf einer FEM-Analyse (Finite-Element-Methoden-Berechnung), bewerteten die Projektpartner ebenfalls die Auswirkungen der Änderung der schiffbaulichen Konstruktion auf die Struktur des

Schiffes. Gerd Würsig, Business Director LNG-fuelled Ships bei DNV GL – Maritime: „Ein modernes, landgestütztes GUD-Kraftwerk erreicht mit Erdgas einen Wirkungsgrad von bis zu 60 % – mehr als konventionelle Dieselantriebe, die bis zu 52 % erreichen. Außerdem ist bei einem solchen GuD-System die Leistungsdichte mit Blick auf Volumen und Gewicht viel höher.“ **Nu**

www.schiffahrtundtechnik.de

>>> Einkaufsbörse