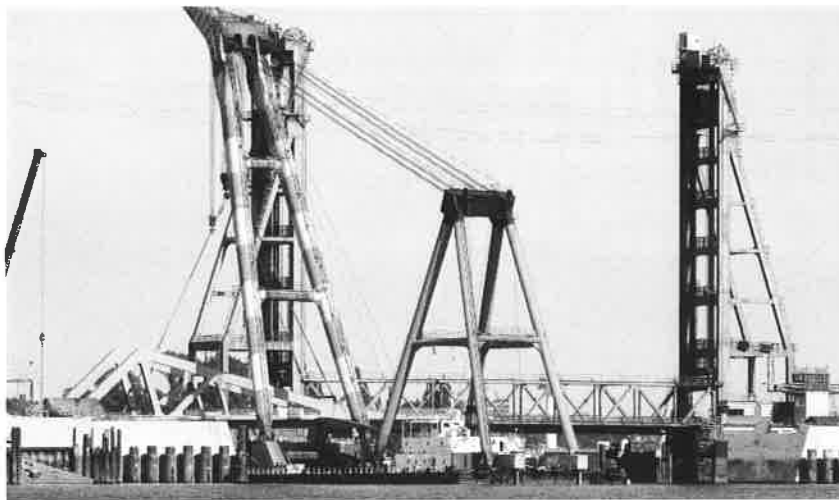


Küstenautobahn wird deutlich teurer

Die als Hinterlandanbindung für Norddeutschland wichtige Küstenautobahn A 20 könnte teurer werden als bisher geplant. Das geht aus einem Bericht des Bundesrechnungshofs hervor. Demnach unterschätzt der Bund die Baukosten deutlich. Allein der vorgesehene 6,5 Kilometer lange Elbtunnel zwischen Drochtersen im Landkreis Stade und Glückstadt in Schleswig-Holstein werde mindestens 1,5 Milliarden Euro kosten statt der bisher geplanten 1,3 Milliarden Euro. „Mit Sorge“ nahm Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) die Kosteneinschätzung zur Kenntnis: „Sollte der Bundesrechnungshof Recht behalten, dann sinken die Chancen, die Elbquerung als Projekt in öffentlich-privater Partnerschaft zu realisieren“, sagte Meyer. Die Fertigstellung der A 20 wird vor allem von der Wirtschaft gefordert, insbesondere von den Seehäfen. Die Autobahn führt von den Niederlanden über Norddeutschland nach Polen. pk

Erste Klappenteile eingesetzt

Rethebrücke ist eines von 15 sanierungsbedürftigen Bauwerken – Heute weiterer Einhub



Mit dem Einhub der ersten Klappenteile lässt sich die Gestalt der neuen Rethebrücke erahnen

Der Bau der Rethebrücke im Hamburger Hafen schreitet voran. Arbeiter der Hamburg Port Authority (HPA) haben am Sonntagabend das erste 650 Tonnen schwere Klappenteil für den Straßenverkehr eingesetzt.

Am Sonntag folgte dann das erste Klappenteil für den Bahnverkehr. Die Kosten für

den Bau belaufen sich Angaben der HPA zufolge auf insgesamt 152 Millionen Euro. Die noch fehlenden Klappenteile sollten gestern und heute eingefügt werden. Die Brücke soll bis Herbst 2015 fertiggestellt sein und künftig Schienen- und Straßenverkehr voneinander trennen (THB 21. Juli 2014). Auf der alten Brücke müssten sich Lkw und Züge die Fahrspuren

teilen. Die neue Klappbrücke wird neben der alten Hubbrücke gebaut, deren Rückbau nach der Fertigstellung beginnt und 2017 abgeschlossen sein soll. Die neue Klappbrücke wird mit 104 Metern Spannweite deutlich größer als ihre Vorgängerin und die größte Klappbrücke Europas mit kombiniertem Schienen- und Straßenverkehr. Eine Klappbrücke mit zwei Meter

größerer Spannweite steht in Barcelona, allerdings ist sie nur für den Straßenverkehr freigegeben. Die alte Hubbrücke an der Rethe-Querung hat nach rund 80 Jahren das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht.

Die Rethebrücke wird allein von der HPA finanziert. Die weiteren 14 sanierungsbedürftigen Eisenbahnbrücken in Hamburg fallen dagegen vollständig in den Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn, wie Bahn-Sprecher Egbert Meyer-Lovis sagte. Die Stadt Hamburg sei finanziell nur betroffen, falls sie Veränderungen am Straßenbau plane.

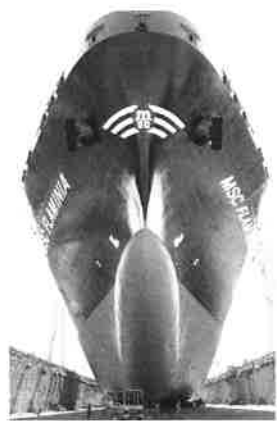
Die Bundesregierung hatte auf eine Anfrage der Bundestagsabgeordneten Valerie Wilms und Anja Hajduk (Bündnis 90/Die Grünen) die Baufähigkeit der Hamburger Eisenbahnbrücken bestätigt. Nach Angaben der Deutschen Bahn ist die Sicherheit momentan nicht beeinträchtigt und die Brücken sind weiterhin befahrbar. Ino/pk

„Flaminia“ jetzt mit neuem Wulstbug

Brennstoffverbrauch soll deutlich sinken – Die Reparatur hatte sich mehrfach verzögert

► von Seite 1
15. März 2013 den Tiefwasserhafen mit Kurs Rumänien verlassen.

Doch die geplante Reparatur der „Flaminia“ auf der Werft in Mangalia verzögerte sich mehrfach. Erst verhinderte der große Tiefgang die Weiterfahrt vom Hafen Konstanza. Dann kamen bei Arbeiten unterhalb der zerschmolzenen Ladung die nicht registrierten Container zum Vorschein. Diese Ladung fehlte in den Unterlagen und wurde als illegaler Abfall gewertet. Ziel der nun durchgeführten Veränderungen am Ursprungsdesign ist es, weniger Brennstoff zu verbrauchen und den Schiffsbetrieb insgesamt effizienter und kostengünstiger zu gestalten. Durch die Analyse von Schiffs-Performance-Daten und die Zusammenarbeit mit



Der neue Wulstbug soll die Energieeffizienz verbessern

Partnern war es NSB möglich, ein umfangreiches Eco-Design-Paket zu schnüren. „Durch die Installation eines neuen Wulstbuchs und Propellers wird der Brennstoffverbrauch der ‚Flaminia‘ in Zukunft deutlich unter dem bisherigen Niveau liegen.

Analysen, die von unseren Abteilungen TOM (Technical Operating Materials) und EOD (Engine Operation Department) erstellt wurden, zeigen, dass unter Idealbedingungen allein durch diese beiden Modifikationen bis zu zwölf Prozent Brennstoff eingespart werden können“, erklärt Bozidar Petrovic, Vice President der Reederei NSB, der als Projektleiter die Umbauarbeiten der „Flaminia“ leitete. Das Schiff werde auch genutzt, um zu demonstrieren, welche Möglichkeiten ein Eco-Design bietet: nämlich den Fortbestand älterer Frachter, die an Effizienz mit modernen Einheiten konkurrieren können. Bereits vor wenigen Wochen wurde ein angepasster Wulstbug bei der „CMA CGM Hugo“, die sich ebenfalls im NSB-Management

befindet, installiert. Weiteres Optimierungspotenzial infolge von niedrigeren Geschwindigkeiten wird durch einen Turbo Charger Cut-Out, der 2013 auf vielen NSB-Schiffen im Einsatz ist, erschlossen. Auch in Bereichen, die nicht unmittelbar die Brennstoffeffizienz des Schiffes steigern, wurde die „Flaminia“ zum Beispiel mit einem effizienten Ballastwasseraufbereitungssystem zu einem Eco-Ship der Zukunft gemacht.

Alle Retrofit-Maßnahmen fanden parallel zu den sehr umfangreichen Reparaturarbeiten statt. Neben Hunderten kleinerer Reparaturen wurden zerstörte Sektionen in der Mitte des Schiffs vollständig ausgetauscht, die elektrische Anlage erneuert und viele Teile der Aufbauten renoviert. FBI

Bonner Hafen steigt bei Terminal Trier ein

Der im März gestartete Containerlinienverkehr per Binnenschiff auf der Mosel in Richtung Metz wird am 1. Januar 2015 um den Terminal in Trier ergänzt. Wie auch in Metz wird das Bonner Unternehmen Am Zehnhoff-Söns (AZS) als Terminalbetreiber einsteigen.

Als weiterer Gesellschafter ist die Theo Steil GmbH beteiligt. Unter der Firmierung „Am Zehnhoff-Söns Multimodal Terminal Trier GmbH“ liegt der Schwerpunkt auf Containerdienstleistungen wie Umschlag, Trucking, Binnenschiffsverkehren sowie einem Door-to-Door-Service.

Im Jahre 2005 überschritt der wasserseitige Warenumschlag in Trier mit 1 085 000 Tonnen erstmals die Millionengrenze. Umgeschlagen werden hauptsächlich Erd- und Mineralöl sowie Erze und Metallabfälle. jpn/pk