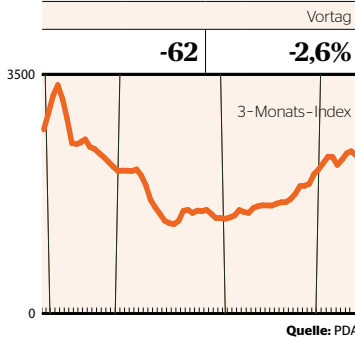


BALTIC DRY INDEX 12.03.2024


2315,00


IMPRESSUM

Leser- und Abonnenten-Service

T: 040-23714-260
 leserservice@thb.info · www.thb.info
THB Täglicher Hafenbericht
DVV Media Group GmbH
 Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg
 Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg
 T: +49 40 23714-100

Geschäftsführer: Martin Weber

Verlagsleiter: Oliver Detje

Redaktion: redaktion@thb.info
 T: +49 40 23714-121
 F: +49 40 23714-145

Chefredakteur:

Eckhard-Herbert Arndt (EHA)

Stellvertretender Chefredakteur:

Benjamin Klare (bek)

Redakteure: Thorsten Breuer (bre),
 Timo Jann (tja), Joshua Wygand (jwy),

Schiffsverkäufe & Frachtabschlüsse: Martin Stiehler

Layout: Björn Jagdmann, Andreas Voltmer (Lt.)

Anzeigenverkauf: Stephan-Andreas Schaefer
 T: +49 40 23714-253
 stephan-andreas.schaefer@dvvmedia.com

Anzeigentechnik: Juliane Schell

T: +49 40 23714-368

juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 62

vom 01. Januar 2024.

Leiter Marketing & Vertrieb

Markus Kukuk · Tel.: +49 40 23714-291

markus.kukuk@dvvmedia.com

Unternehmenslizenzen Digital/Print

lizenzen@dvvmedia.com

Leser- und Abonnentenservice

T: +49 40 23714-260

leserservice@thb.info

Erscheinungsweise

Täglich montags bis freitags

Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes gekündigt werden. Die Kündigung kann nur schriftlich erfolgen. Bei Nichtbelieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge höherer Gewalt bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage, gültig ist die Vertriebspreisliste vom 01.01.2024.

Abonnement

Abonnement jährlich EUR 1.598,- zzgl. MwSt. als digitales E-Paper, mit Zugang zur Website www.thb.info, der THBApp, dem Zugang zum Archiv sowie den regelmäßigen THB-Newslettern „Fofftein“. Bei zusätzlichem Printbezug: Inland jährlich EUR 1.948,- inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährlich EUR 2.146,- inkl. Porto, ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.

Einzelheft: 7,10 EUR inkl. MwSt.

Druck: Albert Bauer Print! GmbH & Co. KG

Copyright: Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.
 ISSN 2190-8753

Tempo für neue Köhlbrandbrücke

CDU und FDP fordern den Hamburger Senat zu einer schnellen Realisierung auf

Nachdem die präferierten Neubaupläne des Senats für eine neue Köhlbrandbrücke im Hamburger Hafen öffentlich geworden sind, fordert die Opposition von der rot-grünen Politik eine schnelle Umsetzung. „Die SPD regiert jetzt seit 13 Jahren und bis heute ist bei der neuen Köhlbrandquerung außer offensichtlicher Fehl- und Neuplanungen nichts passiert“, erklärte Dennis Thering, Vorsitzender der CDU-Fraktion in der Bürgerschaft.

Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD) hatte Planungen für einen Tunnel im vergangenen Jahr gestoppt und jetzt den Bau einer Brücke als optimale Lösung ermitteln lassen. Der Senat soll darüber noch vor Ostern entscheiden, danach die Bürgerschaft beraten. Nur: Der Zeitplan sieht vor, dass das neue Bauwerk, das 20 Meter mehr Durchfahrtshöhe als die bisherige Brücke von 1974 bieten soll, erst in mehr als zehn Jahren nutzbar sein wird.

„Der Hafen braucht endlich Planungssicherheit“, so Thering. Das Verfahren einer Köhlbrandquerung sei ein Beispiel dafür, dass Infrastruktur-



Foto: Timo Jann

Die 1974 in Betrieb genommene Köhlbrandbrücke soll ersetzt werden

projekte im Hamburger Senat zu lange dauern. „Das ist ein echter Wettbewerbsnachteil für unsere Stadt“, meint Thering. Ähnlich sieht es auch die FDP-Landesvorsitzende Sonja Jacobsen. Der Weltmarkt würde keine Rücksicht auf Hamburger Gemütlichkeit nehmen, so ihre Warnung. „Endlich ist ein Entschluss getroffen worden, das wurde auch Zeit“, sagt sie. 25 Jahre vom Erkennen des Problems bis zur Lösung sei „Infrastrukturpolitik im Schneckentempo“, so die FDP-Politikerin.

Indes bringt Ulrich Malchow gegenüber dem THB sein Konzept „Portfeederbarge“ erneut ins Gespräch. Seit mehr als 15 Jahren würde das fertig in der Schublade liegen, ein Großteil der hafenternen Containerverkehre könnte auf das Wasser verlagert werden. „Millionen Lkw-Überfahrten hätten der Brücke so schon erspart werden können. Jeder Lkw verkürzt ihre Lebensdauer rechnerisch um circa 0,5 Minuten“, meint Malchow angesichts des Brückenzustands. ■ tja

Provisorische Hunte-Brücke kommt

Im April sollen die Bauarbeiten für eine Behelfsbrücke bei Elsfleth beginnen

Nach der Havarie eines niederländischen Binnenschiffes mit der Eisenbahndrehbrücke über die Hunte bei Elsfleth ist provisorischer Ersatz in Sicht: Ende April soll eine Behelfsbrücke in Betrieb genommen werden. In zwei Wochen werden die Bauarbeiten für diese Brücke beginnen, wie das niedersächsische Wirtschaftsministerium jetzt ankündigte. Zumindest der Zugverkehr soll dann wieder rollen können, der Schiffsverkehr bleibe weiter eingeschränkt, hieß es.

Ein 110 Meter langes Binnenschiff war Ende Februar gegen die bisherige Brücke geprallt. Dadurch wurde das 118 Meter lange Bauwerk stark beschädigt. Neben der Brücke

wurden auch der drehbare Überbau sowie die Gleis- und Oberleitungsanlage in Mitleidenschaft gezogen. Der Zugverkehr zwischen Elsfleth und dem Hafen Berne musste eingestellt werden.

Weil sich die Behelfsbrücke nicht für Schiffe öffnen lässt und die Hilfskonstruktion 30 Zentimeter niedriger sein werde als die bisherige Brücke, reicht die Höhe für eine Passage der Hunte durch Seeschiffe nicht aus. Binnenschiffe können nur

unter der Brücke durchfahren, wenn der Wasserstand während der Tide niedrig genug ist. Davon ist insbesondere der Oldenburger Hafen betroffen. Aber auch der Hafen von Brake ist von der Hinterlandanbindung abgeschnitten. Güter können den Hafen nicht mehr per Bahn erreichen oder verlassen. Üblicherweise rollen zwei Millionen Tonnen pro Jahr über die Drehbrücke.

Der Bau einer neuen Brücke an der Stelle wird voraussichtlich Jahre dauern - und der Schaden sich schnell auf eine zweistellige Millionenhöhe summieren. Die CDU als Opposition im Landtag fordert eine rasche Lösung des Landes. ■ tja/dpa

Die Häfen von Oldenburg und Brake bleiben vorerst nur eingeschränkt erreichbar