

sich auf die Zusagen der Deutschen Bahn AG zu verlassen. Dort heißt es, dass die bestehende eingleisige Strecke zwischen Wilhelmshaven und Sande mit Beginn des Hafenbetriebs uneingeschränkt verfügbar und für das erwartete Aufkommen in der Anfangsphase auch ausreichend sein wird. Durch gezielte Verbesserungen wie beispielsweise den Einsatz neuer Signaltechnik sollen dort Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h möglich werden.

Bisher bilden 25 Sachen auf dieser Strecke die Obergrenze. Platz für ein zweites Gleis ist auf dem Deichschart, auf dem die Strecke verläuft ausreichend vorhanden, ein entsprechender Ausbau ist also bei Bedarf problemlos zu bewerkstelligen. In Betrieb gehen könnte dieser Abschnitt nach bisheriger Schätzung der Bahn etwa 2014. Bereits eingeplant ist darüberhinaus der zweigleisige Ausbau für die weitere Streckenführung nach Oldenburg. Auch die Elektrifizierung steht hier auf dem Plan der Bahn.

Feederbrücke ostwärts

Jeweils rund 20 Prozent der Containerabtransports soll auf Bahn und Lkw entfallen. Der Rest verlässt Wilhelmshaven per Feederschiff, vor allem in Richtung Ostsee. Eine Schlüsselposition für die Auslastung gerade in der Anfangsphase könnte dabei Russland einnehmen. Denn zeitgleich wird in Ust-



MASSGESCHNEIDERT.

Service von Kalmar.

Kalmar setzt neue Maßstäbe auf dem Gebiet der Servicedienstleistungen: Die Kalmar-Servicemodule „Basisservice“, „Vollservice“, „Kompaktservice“ und „Lifetime-Service“, sichern den effizienten und effektiven Einsatz Ihrer Maschinen – und das auch herstellerübergreifend. Mit Original Ersatzteilen und bewährter Kalmar-Qualität – maßgeschneidert eben.

Informationen zu den Servicemodulen finden Sie unter

www.kalmarind.de



make things easy

ONLINE

www.contrailo.de

Das Fachmagazin für Unternehmer und Entscheider