

Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein e.V.

SHV, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
c/o Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Dr. Norbert Salomon
Robert-Schumann-Platz 1

53175 Bonn



Geschäftsstelle:
Magdeburger Straße 58
01067 Dresden

Vorstandsvorsitzender
Heiko Loroff

Telefon: 0351/4982-201
Telefax: 0351/4982-202
<http://www.shv-oberelbe.de>
E-Mail: info@shv-oberelbe.de

Ihr Zeichen
L/Saa

Unsere Zeichen

Telefon
0351/4982-203

Datum
14.05.2020

Binnenschifftransport auf der Elbe

Sehr geehrter Herr Dr. Salomon,

mit Sorge sehen die deutschen und tschechischen Mitglieder des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Güter- und Personenschifffahrt auf der Elbe. Die Verabschiedung des Gesamtkonzeptes Elbe im Januar 2017 und die Bestätigung des Konzeptes durch den Deutschen Bundestag gaben uns die Hoffnung, dass eine zügige Beseitigung der Engstellen auf der Elbe in Angriff genommen wird und schrittweise Verbesserungen stattfinden. Nach drei Jahren müssen wir feststellen, dass noch keine konkreten Fortschritte zu verzeichnen sind.

Die Trockenheit der Jahre 2018 und 2019 führten zur Einstellung der Schifffahrt nicht nur in den Sommermonaten, seit letzter Woche ist eine Schifffahrt auf der Oberelbe de facto ebenfalls aktuell nicht mehr möglich. Neben den dringend notwendigen baulichen Veränderungen wären daher, unserer Meinung nach, auch Fragen des Wassermanagements im Einzugsgebiet der Elbe zu betrachten.

Neben den vorgenannten Faktoren müssen wir aber auch eine Zunahme administrativer Einflussnahmen auf die Schifffahrt konstatieren, die zu zusätzlichen Behinderungen führen. Gerade unter den Bedingungen der sich verschärfenden Abladebedingungen ist dieses für uns nicht nachvollziehbar. Als Beispiel dafür sei eine Umsetzung des EU-Rechts zur freien Sicht in die BinSchStrO genannt, die von den Regelungen auf anderen deutschen Flüssen (Rhein, Main, Donau, Mosel) hinsichtlich einer um 1/3 geringeren freien Sicht und der Nichtzulässigkeit technischer Hilfsmittel (Video, Radar) in Fahrtrichtung abweicht. Jahrzehntelange praktische Erfahrungen der Elbschiffer mit Mitteln wie Vorspann, Wahrschauern und moderner technischer Hilfsmittel werden nunmehr damit außer Betracht gezogen, obwohl jahrelang bewährt. Hinweise aus der WSV auf ausreichend verfügbaren Schiffsraum mit hochfahrbaren Steuerhäusern zur Gewährleistung der freien Sicht zeigen uns, dass dort wohl keine Marktkennntnisse vorhanden sind. Diese Schiffe haben i.d.R. Tiefgänge um 1,50m – ein Wert, der auf der Elbe schon seit 3 Wochen nicht mehr vorhanden ist. Gerade in der aktuellen Situation der Corona Pandemie, in der die Infrastrukturen der Häfen als systemrelevant gelten, ist diese Reglementierung sowohl für alle Nutzer der Elbe in Tschechien und Deutschland, als auch für die Hafenbetreiber und Ansiedler entlang des Flusses eine zusätzliche Belastung, die aus unserer Sicht vermeidbar gewesen wäre.



Eine neue Form der Einflussnahme ist das Vorschreiben von Mindestfahrrentiefen auf Elbstrecken in Ausnahmegenehmigungen. Mit der Ablösung der Tauchtiefenregelung für die Elbe durch die Fahrrentiefen wurde erreicht, dass erfahrene Schiffsführer durch Kenntnis der Fehlstellen im Fahrrentinnenkasten einen optimalen Fahrweg nutzen können. Damit ist eine tiefere Abladung erreichbar, als wenn der komplette Fahrrentinnenkasten betrachtet wird. Als dynamische Größe kann unter Betrachtung der Zuflüsse dieses weiter optimiert werden. Mit der amtlichen Festlegung hierzu schränken wir die Schifffahrt weiter ein – auch hier wieder der Verweis zum Rhein: Hier legen die Schiffsführer anhand der Pegel ihre Abladetiefe eigenverantwortlich fest. Die angegebene Berechnungsformel (Abladetiefe + fahrdynamischer Einsunk + Flottwasser (=30cm) <=bekanntgegebener Fahrrentintiefe) entspricht keinesfalls den praktischen Erfahrungen und Anwendungen in der Praxis der letzten Jahre – die im Übrigen wie auch die freie Sicht – auf der Elbe bsiher zu keinen uns bekannten Unfällen geführt haben.

Uns stellt sich mittlerweile die Frage, ob eine Schifffahrt auf der Elbe von der Verwaltung überhaupt noch gewünscht ist. Das Motto der WSV „Wir machen Schifffahrt möglich“ gerät durch die geschilderten Sachverhalte in krassen Widerspruch. Wir bitten Sie daher, den Einfluss des BMVI auf die Organe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung geltend zu machen, um die schlechten infrastrukturellen Bedingungen nicht zusätzlich zu verschlechtern. Gleichzeitig fordern wir, dass das Gesamtkonzept Elbe zügig umgesetzt wird. Mit dem Pilotprojekt Klöden soll zwar ein Anfang gestartet werden, der jedoch nautisch wenig Verbesserungen bringen wird. Eine parallele Ertüchtigung weiterer Strecken, insbesondere die Beseitigung der Fehlstellen in der Strecke 4, ist dringend notwendig, um das wenige Wasser besser nutzen zu können.

Eine Umsetzung der Anhebung des Binnenschiffsanteils auf 12%, wie im Masterplan Binnenschifffahrt als Ziel definiert, ist jedenfalls mit zusätzlich Vorschriften und zögerlichem Infrastrukturausbau nicht zu erreichen. Wir wissen, dass mit der Verwaltungsreform des WSV sicherlich einige Probleme verbunden sind, die es gilt im gemeinsamen Konsens zu lösen. Wir sind uns diesbezüglich bewusst, dass alle Beteiligten hierzu Ihren Beitrag leisten müssen, dass alles aber unter der Prämisse, dass bisher Erreichtes nicht aufgegeben, sondern konsequent weiterentwickelt wird. Seien Sie sich unserer Mitarbeit hierzu versichert. Für Ihre Unterstützung herzlichen Dank im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein

Der SHV stellt sich vor:

Auf Initiative von Kapitän Bütow, damaliger Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH, traf sich am 14. November 1997 ein Kreis von Interessenten zu einem Gedankenaustausch darüber, wie mittels eines zu gründenden Vereins die Präsenz und Anziehungskraft der Unternehmen der Hafenwirtschaft und der Häfen in Sachsen im öffentlichen Leben erhöht werden kann.



Das Ziel eines solchen Vereins sollte letztlich darin bestehen, dass er besonders durch Organisation des Informationsfluss zwischen den Mitgliedsfirmen und der Abgabe von Informationen nach außen einen Beitrag zum Identitätsgewinn der Mitgliedsfirmen als "in Sachsen ansässig" bringt und einen aktiven Beitrag zur Wirtschaftsförderung im Freistaat Sachsen leistet.

Die Gründungsversammlung des "Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins", an der 11 Gründungsmitglieder teilnahmen, fand am 5. Januar 1998 im Fischhaus Alberthafen statt. Inzwischen zählt der SHV über 140 aktive Mitglieder aus Wirtschaft und Politik.

Satzungsgemäß verfolgt der SHV im einzelnen folgende Zwecke:

- Förderung ökologisch alternativer Transportwege zur Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Freistaates Sachsen
- Förderung und Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Verkehrsweges Elbe und der Hafenstandorte in Sachsen
- Wahrung und Pflege der Elbschifffahrt und des Hafenumschlages
- Förderung der grenzüberschreitenden Kontakte, insbesondere zur Tschechischen Republik
- Erforschung der Geschichte der Elbschifffahrt und des Hafenumschlages
- Förderung von Kunst und Kultur im Hinblick auf Schifffahrt, Hafen und Verkehr
- Förderung kreativer Kräfte für die Durchsetzung der vorstehenden Zwecke durch Einbeziehung von Praktikanten und Auszubildenden in die Arbeit der Vereinsmitglieder
- Betreiben des Vereinslokals "Maschine"
- Gründung einer Vereinsabteilung "Sächsischer Hafenclub"