



Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein

DER OBERELBE

HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 1/2005

STANDORT SACHSEN IM AUFWIND:

Hafen Riesa – neues AlbatrosExpress-Terminal

Das Nordufer des Hafens Riesa der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ist das 15. Terminal insgesamt – und neben Leipzig und Berlin das nunmehr dritte in den neuen Bundesländern – das ab Mai 2005 in das AlbatrosExpress-System der Transfracht International (TFG) eingebunden wird.

Damit startet TFG zusammen mit den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe am 17. Mai 2005 eine neue, direkte Ganzzugverbindung für Containerverkehre zwischen Dresden/Riesa und den Bremischen Häfen sowie Hamburg. Wöchentlich werden drei Züge im Rundlauf verkehren. Der erste Importzug trifft am 17. Mai in Dresden/Riesa ein, der erste Exportzug startet am 18. Mai 2005.

Mit der Einbindung der Häfen Riesa und Dresden ist das europaweite TFG-Containersystem verbessert sich die Qualität des Wirtschaftsstandortes Sachsen erheblich. Angesichts immens wachsender Containertransporte von und nach der Elbe/Labe-Region in Sachsen und Böhmen via Nordseehäfen auf der einen Seite, aber LKW-Maut und teilweise hoffnungslos verstopfter Landstraßen andererseits wird die gemeinsam von SBO und TFG erfolgreich realisierte Eröffnung des AlbatrosExpress-Terminals an der Wasserstraße Elbe für die sächsische Wirtschaft und ihre weltweiten Partner erheblich von Vorteil sein.

Auch **TFG-Geschäftsführer Klaus Niemöhlmann** konstatiert, dass die Nachfrage nach Containertransporten über die Schiene in den letzten Monaten weiter stark zugenommen und die Verlagerung von der Straße auf die Schiene insbesondere durch die Einführung der Maut zum 01.01.2005 weiter an Dynamik gewonnen hat.

„Mit der gelungenen Einbindung unserer Häfen in Riesa und Dresden in das TFG-Containersystem stärken wir als Sächsische Binnenhäfen Oberelbe“, so **Geschäftsführer Kapitän Detlef Bütow** im Pressegespräch, „gemeinsam mit der Transfracht International den sächsischen Wirtschaftsraum. Die am Terminal in Riesa vorhandene Dreieinigkeit von zuverlässiger Eisenbahnverbindung, Straße und Wasserstraße ist dabei außerordentlich vorteilhaft, auch per Binnenschiff aus der Tschechischen Republik ankommende bzw. dorthin abgehende Containertransporte noch effektiver per Schiene an die Nordseehäfen anzubinden.“

Immerhin wurden im vergangenen Jahr im Hafen Riesa bereits rund 10.000 TEU umgesetzt. Mit den langjährigen praktischen Erfahrungen bei der Realisierung eines

umfassenden Hafenenwicklungsprogramms für die Häfen in Dresden, Riesa und Torgau und durch aktive Mitwirkung an Konzepten für Güterverkehrszentren in europäischen Binnenhäfen ist anerkannterweise das Logistik- und Umschlagunternehmen SBO ein kompetenter Partner sowohl für die verladende Wirtschaft als auch für Transportunternehmen.

Mit der Albatros-Verbindung entsteht für exportierende und importierende Unternehmen vor Ort ein direkter Zugang zum Premiumprodukt des Bahnlogistikers. Vorrangig werden mit der neuen Zugverbindung nach Dresden/Riesa die Postleitzahlgebiete 01, 02, 04 und 09 bedient.

Mit einem festen Fahrplan und ausreichend Kapazität wird mit dieser Anbindung Verlässlichkeit geschaffen. Dies ist neben der schnellen Beförderungszeit ein weiterer, klarer Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Dabei ist die TransfrachtInternational der Marktführer im Seehafenhinterlandverkehr mit den deutschen Nordseehäfen. Das AlbatrosExpress-Netzwerk Deutschland/Österreich/Schweiz wird ergänzt um Projektgeschäfte sowie um die Zusatzleistungen Depotservice, Gefahrgutservice, Zollbehandlung und IT-Anbindung von Großkunden. [OHB/RED]

SHV-BILANZ 2004:

Kein „verflixtes 7. Jahr“!

Es war eine sehr gute Bilanz, die der Vorstandsvorsitzende des SHV, **Kapitän Detlef Bütow**, zur Jahresmitgliederversammlung am 18. Januar 2005 in der „Weißen Messe“ des Fischhauses Alberthafen für das vergangene siebente Vereinsjahr 2004 ziehen konnte:

Der inzwischen durch weitere 15 Neueintritte auf 122 Mitglieder angewachsene Verein stellt eine Lobby für die Wirtschaft dar, die inzwischen weit über die Grenzen Sachsens hinaus auch von den Medien bundesweit beachtet vor allem für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und damit für höhere Standortqualität der in Sachsen und Böhmen angesiedelten Unternehmen wirksam ist. Immerhin vertreten die SHV-Mitglieder mittlerweile 106 Unternehmen in Deutschland und der Tschechischen Republik, in denen über 32.000 MitarbeiterInnen beschäftigt sind!

Im Jahr 2004 fanden 15 sehr gut besuchte Veranstaltungen, überwiegend als nun schon traditionelle Wirtschaftstreffen statt. Herausragend waren dabei die bundesweit politisch besonders bedeutsamen und mit außerordentlich hohem Aufwand vorbereiteten Veranstaltungen „**1. Parlamentarischer Abend des SHV** in der sächsischen Landeshauptstadt Dresden“ (Mai 2004), ein **SHV-Workshop** im Rahmen der **Europawoche** zu „CZ willkommen in der EU“ (Mai 2004), der arrondierend zur Tagung des Verkehrsausschusses des deutschen Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen in Decin (CZ) stattfand und der **Elbschiffahrtstag 2004** (Oktober 2004), der erstmalig außerhalb Deutschlands in Decin stattfand und durch den SHV in Kooperation mit dem Verein zur Förderung des Elbstromgebietes hauptsächlich organisatorisch vorbereitet wurde.

Großen Anklang und dann auch Nachklang fand die 3tägige SHV-Fachexkursion zum Donauhafen Bratislava (SK) und dem Donau-Energiekomplex an der slowakisch-ungarischen Grenze.

Aber auch am „historischen Terminal“ des Dresdener Alberthafens, dessen Errichtung sich seit 2000 der SHV in Kooperation mit der SBO und dem Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerk (SUFW) verschrieben hat, ging es – nicht zuletzt durch nicht erlahmende Spendenbereitschaft der SHV-Mitgliedsunternehmen – ziemlich zügig in Richtung „Vollendung“ weiter. Nachdem schon 2003 die beiden aus dem Schrott geborgenen gedeckten Güterwagen (Baujahr 1911/13) der Kgl. Sächs. Staatseisenbahn völlig restauriert worden waren und auch der 3,2 t-Vollportalkran aus dem Jahr 1963 konservierende Anstriche (DDR-Hafengrün) bekam, konnte Projektleiter **Prof. Dr. Heinrich** nunmehr die fast vollendete Wiederherstellung des 755 t tragenden SHV-Traditions-Elbeschleppkahnes „Waltraut“ (Baujahr 1913) vermelden: Nun sind auch Vorder- und Eigner kajüte innen

komplett, die seitlichen Laderaumabdeckungen hergestellt und insgesamt montiert, die Ladelukenabdeckungen des 74 m langen Kahn des Alberthafens (Originalkaimauer von 1895) erfolgt über eine fast komfortable, neu gefertigte Stahlgitterbrücke. So konnte zur „Prager Nacht“, zum „Tag des Denkmals“ sowie für Führungen erster Jugend- und Kindergruppen in 2004 dieser fast letzte erhaltene typische Vertreter der Elbeschiffahrt des beginnenden 20. Jahrhunderts öffentlich nicht-kommerziell genutzt werden.

Dass in genau fünfjähriger kontinuierlicher Arbeit – unterbrochen durch die alles überspülende Hochflut vom August 2002 – dies erreicht werden konnte, ist sowohl der kontinuierlich großzügigen Spendenbereitschaft von SHV-Mitgliedsunternehmen als auch der guten und unbürokratisch flexiblen Kooperation mit dem engagierten Führungsteam des SUFW und dessen ABM-Kräften zu danken.

Erwartungsgemäß legte SHV-Schatzmeister **Holger Freundt** auch für 2004 eine einwandfreie Finanzübersicht vor und stellte für 2005 wiederum ein in bewährter konservativer Planung leicht Einnahmen überschüssiges, ausgeglichenes Finanzbudget vor. Die durch **RA Dr. Flügge** vorgenommene lückenlose Kassenprüfung ergab – wiederum als Selbstverständlichkeit von den SHV-Mitgliedern auch für das abgelaufene Vereinsjahr erwartet – keine Beanstandungen.

Dank kontinuierlicher und sehr engagierter Mitarbeit vieler aktiver SHV-Mitglieder und den durch sie vertretenen Wirtschaftsunternehmen wurde das Jahr 2004 kein für angestrebte dauerhafte Verbindungen „verflixtes 7. Jahr“ sondern ein sehr erfolgreiches!

„Darauf bauen wir unsere kontinuierlich fortzuführende Vereinsarbeit für 2005 auf“, so **Vereinsvorsitzender Kapitän Bütow**, „und werden auch durch gezielte Gewinnung weiterer leistungsstarker Unternehmen als SHV-Mitglieder unser Gewicht im Dialog mit der Politik pro effiziente Verkehrsinfrastrukturen als bestimmend für die Standortqualität weiter erhöhen.“
[FH/RED]

„VERLÄNGERTE WERKBANK“ ALBERTHAFEN:

SIEMENS Dampfturbinen am Nordkai

Dass Binnenhäfen heutzutage keine einfachen „Bahnhöfe der Wasserstraße“ mehr sind, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Häfen als Umschlagbetriebe zwischen Straße, Wasserstraße und Eisenbahnschiene sowie als Logistiker für die verladende Wirtschaft – auch bekannt.

Dass aber durch den Aufbau einer Industrie-Montagehalle am Nordkai des Dresdner Alberthafens hunderte Arbeitsplätze im 100 km fernen Görlitz gesichert werden, ist für Sachsen eine relativ neue Erfahrung.

Im November 2004 noch in der Planung, erfolgte bereits am 8. März 2005 in „Eventmäßiger“ Form die **Einweihung** einer **Montagehalle** im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, in der die **SIEMENS AG Power Generation Industrials Applications Görlitz** sehr schwergewichtige Dampfturbinen (bis 350 t) endmontiert, verpackt und mittels Umschlagtechnik der **Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH** in das Binnenschiff mit Kurs via Hamburg nach Fernost verfrachten lässt. Maschinen dieser Größe und Tonnage sind per Eisenbahn oder Straßen-Schwerlasttransport überhaupt nicht oder nur einmalig mit gewaltigem Aufwand (und damit schwindelerregenden Kosten!) transportierbar.

So war es eine für den Wirtschaftsstandort Sachsen und die damit verbundene Sicherung von qualifizierten Arbeitsplätzen stragetische Entscheidung, diese Investition direkt an der Wasserstraße Elbe zu tätigen und die „Görlitzer SIEMENS-Werkbank“ in den Dresdner Alberthafen zu verlängern. Im Ergebnis der nach außen lautlos geführten Verhandlungen zwischen der SIEMENS AG und der SBO GmbH sowie im Vorjahr durchgeführter Probe-Montagen errichtete die sächsische Hafengesellschaft in kürzester Zeit eine attraktive Montagehalle, die von SIEMENS langfristig zum großen Teil als Mieter genutzt wird.

Über 1.000 m² Nutzfläche, zwei große Rolltore und eine Bodenbelastung bis zu 15 t/m² ermöglichen eine reibungslose Montage von hochwertigen und besonders schweren Maschinen bzw. Anlagen. In der Halle selbst steht für Montagezwecke ein Brückenkran mit einer Tragfähigkeit bis 16 t zur Verfügung.

Schwersthebeteknik der Görlitzer **Fa. Kreiling & Linke GmbH & Co. KG** ermöglicht die Verschiebung der Turbinen-Kolosse aus der Halle ins Freie, wo starke Kranarme den Schwenk ins am Kai liegende Binnenschiff übernehmen.

Angesichts der Export verpackungsmäßig fertig montierten Turbine, die dampfend (Bühnennebel) in gar feierlicher Zeremonie enthüllt wurde, würdigten denn auch Herr **Dr. René Umlauf**, Leiter Geschäftszweig Turbosets SIEMENS AG, Herr **Ministerialdirigent Dr. Bernd Rohde**, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Herr **Kapitän Detlef Bütow**, Geschäftsführer der Sächs. Binnenhäfen Oberelbe GmbH sowie Herr **Dietmar Linke**, Fa. Kreiling & Linke die kooperativ von Hersteller und Logistiker gelungene Lösung.

Ministerialdirigent **Dr. Rohde** würdigte insbesondere die gezeigte gute Zusammenarbeit zwischen elbfernem Industriebetrieb und dem Hafen, die letztlich zur Standortsicherung der Görlitzer Betriebsstätte eines weltweit agierenden Technologiekonzerns beigetragen hat.

„Für den Industrieanlagenbau in Sachsen erweist sich die Elbe als leistungsfähige Wasserstraße unverzichtbar. Nachdem der durch die Bundesregierung verfügte Stopp aller Unterhaltungsarbeiten an der Elbe nach dem 2002-Hochwasser endlich aufgehoben worden ist, gilt es nun durch zügige Stromerhaltungsmaßnahmen (z.B. Baggerei) den Wasserweg zuverlässig nutzbar zu sichern.“ Dr. Rohde unterstrich auch, dass zur weiteren Standortsicherung für Schwermaschinen- und Anlagenbauer in Sachsen die zügige Errichtung einer Ro-Ro-Anlage an der Einfahrt des Dresdner Alberthafens gehört, die damit die Attraktivität dieses trimodalen Umschlagplatzes für die wirtschaftliche Nutzung des ökologisch absolut vorteilhaften Binnenschiffes weiter erhöht.

Auch der OBERELBE-Hafenbrief reihte sich in die Schar derjenigen ein, die der SIEMENS AG und der SBO zahlreiche weitere Aufträge und weiterhin geschäftlichen Erfolg wünschen.

Angesichts der mit dieser neu errichteten Industrie-Montagehalle in Dresden-Friedrichstadt geschaffenen exquisiten Arbeitsbedingungen ist es nicht verwunderlich, dass bereits mehrere Maschinen- und Anlagenbauer ihr Interesse an der Nutzung bekundeten.
[HEI/DL]

III. ELBMINISTERKONFERENZ IN DRESDEN:

ELBE ohne Frachtschiffahrt als Ziel?

Der deutsche Umweltminister Trittin, die Vice-Umweltminister Polens und der Tschechischen Republik, ein Sektionschef des Österreichischen Lebensministeriums (Landwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft) sowie der Präsident der Internationalen Konferenz zum Schutz der Elbe (IKSE) begrüßten in einer Erklärung anlässlich ihres **Treffens am 03. März dieses Jahres** im barocken Blockhaus am rechtseibischen Kopf der schon 1206 existenten Dresdener Brücke (Augustusbrücke) vor allem, „dass im Rahmen der IKSE im Jahr 2003 ein internationaler „Aktionsplan Hochwasserschutz Elbe“ verabschiedet wurde und damit für die Elbe eine wesentliche Anforderung der in Vorbereitung befindlichen EU-Initiative zur integrierten Hochwasservorsorge bereits erfüllt ist.“ Damit war auch klar, warum Österreich und Polen „Elbminister“ haben. Denn in den von ihnen vertretenen Ländern fließt zwar die Elbe nicht; jedoch befinden sich insgesamt etwa 0,78 % des Einzugsgebietes dieses Flusses in ihren Ländern.

Bis zum Jahr 2009 wollen sie nun alle einen „**gemeinsamen Bewirtschaftungsplan für die internationale Flussgebietseinheit Elbe**“ erarbeiten lassen, der die Wassergüte und den Hochwasserschutz gleichermaßen verbessern soll.

Achtung Frachtschiffahrt als mit Abstand umweltverträglichste Art, Güter zu transportieren !

Erst mal wurde erklärt: „Die erfolgreiche Umsetzung der Zielsetzungen der Wasserrahmenrichtlinie wird nicht ohne Maßnahmen und Eingriffe erfolgen können, die Auswirkungen für wesentliche Gewässernutzungen wie die Schifffahrt oder die Wasserkraftgewinnung haben. So werden wir Bestrebungen zur Erarbeitung einheitlicher Kriterien für eine ökologisch verträgliche Ausgestaltung von Maßnahmen zur Unterhaltung der Schifffahrtswege unterstützen. Außerdem wollen wir im Zusammenhang mit der Verbesserung der Durchgängigkeit des Gewässernetzes für Wanderfische und andere wandernde aquatische Lebewesen gemeinsame Empfehlungen erstellen. Gegenüber rein technischen Lösungen sollen diese Empfehlungen einer naturnahen Gestaltung von Anlagen zur Unterstützung der Migration den Vorrang geben.“

In einem dem OBERELBE-Hafenbrief vorliegenden **„Hintergrundpapier“ der III. Elbministerkonferenz** wird die Frachtschifffahrt auf der internationalen Wasserstraße Elbe/Labe zielorientiert kleingeredet; alte Zahlen und falsche Wertung des Frachtstrukturwandels sollen den Eindruck vermitteln, dass hier mit der Schifffahrt eh nichts los ist und deshalb noch weitere Jahre des Nichtpflegens der Fahrrinne eigentlich nur positive Effekte für die Gewässerökologie hätte. Geschrieben haben die Minister und Vize, dass **„der Containertransport auf der Elbe an Bedeutung gewonnen hat“** aber im Vergleich mit dem Rhein **„kein großer Faktor“** ist.

Nun wird aber das Potenzial der Elbe-Binnenschifffahrt im Containerverkehr auch vom deutschen Umweltministerium auf etwa 5 % des Container-Umschlages im Hafen Hamburg geschätzt (Rotterdam z. Zt. 26 % im Ist!), was bei z. Zt. 7 Mio. TEU immerhin **350.000 TEU für die Elbe-Binnenschifffahrt** und damit etwa 4 Mio. t p.a. bedeutet. Eine alternative LKW-Schlange von über 4.000 km Stoßstange an Stoßstange den Autobahnen und Landstraßen per anno als „Gegenleistung“ allein für Container-Hinterlandtransporte Hafen Hamburg für Akzeptanz des Stilllegens der Wasserstraße Elbe den Menschen zuzumuten, dürfte denn auch bei den angestrebten Beteiligungen „der interessierten Öffentlichkeit“ an der Bewirtschaftplanung Elbe arg in Frage gestellt werden. [FVS]

WIRTSCHAFTSTREFFEN MIT COMPUTERFÜCHSEN:

Security Check in der „Maschine“

„Wie sicher sind Ihre Daten, die des Unternehmens oder eben Ihnen anvertraute Daten?“, das war die Ausgangsfrage beim 86. SHV-Wirtschaftstreffen, das am 22. März 2005 im Clublokal „Maschine“ stattfand.

Herr **Alexander Schröder, Geschäftsführer** der SHV-Mitgliedsfirma **SCHRÖDER BÜRO-SYSTEME**, stellte in sehr verständlicher Art nicht nur die Gefahren für einen zuverlässig sicheren Betrieb der EDV-Systeme dar, sondern offerierte auch die technischorganisatorischen Möglichkeiten zur Vermeidung nichtgewollter äußerer Eingriffe und Systempannen:

„Gemäß Ihren Prioritäten und spezifischen Anforderungen checken wir Ihr EDV-System, analysieren Schwachstellen und helfen gerne bei der Auffindung, Sensibilisierung, Prävention oder der Beseitigung erkannter Defizite. Die notwendigen Maßnahmen setzen wir dann gemeinsam mit Ihnen um“, so Computerfuchs Schröder. Für die rund 50 wissbegierigen Teilnehmer dieses Wirtschaftstreffens war es auch deshalb ein nutzbringender Abend, weil in verständlicher Form praktische Möglichkeiten zu Disaster Management, Sicherung WLAN/Accesspoints, Firewall Roules gegeben wurden.

Mit einer sehr freudigen Überraschung ganz anderer Art wurde der SHV-Abend noch bereichert: Herr **Uwe Bönisch** übergab mit dem M 1 : 50 Modell des **Schraubenschleppdampfers „August“** ein weiteres, von ihm in aufwändiger Hobby-Arbeit geschaffenes Exemplar einst die Elbe und Kanäle befahrender Schiffe. In naher Zukunft soll

es mit seinen „Geschwistern“ im Gesamtrahmen des „historischen Terminals“ präsentiert werden. Zunächst spendeten die Anwesenden dem engagierten Modellbauer Uwe Bönisch ganz herzlichen Dankesaplaus. [HEINRICH]

PARLAMENARISCHER ABEND „WASSERSTRAÙE & LOGISTIK“:

Wo bleiben politische Taten?

Das Deutsche Verkehrsforum sowie das „Forum Binnenschiffahrt und Logistik“ riefen und 190 Vertreter aus hafenaaffiner Wirtschaft, der Binnenschiffahrt sowie der Politik drängten sich am 17. Februar 2005 zu einem Parlamentarischen Abend in die Landesvertretung Hamburgs beim Bund in die Mitte Berlins.

Das im Vorjahr von **Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe** ins Leben gerufene Forum stellte in Erwartung nun endlich einzuleitender Maßnahmen vor allem zur Verbesserung der Binnenschiffahrts-Infrastruktur sein „**Handlungskonzept Wasserstraße und Logistik**“ vor. Auf der Grundlage eines schon länger vorliegenden Planco-Gutachtens werden darin allerlei Empfehlungen ausgesprochen, die zu einer nachhaltigen Stärkung des Systems Wasserstraße führen sollen.

Für die anwesenden SHV-Vertreter war es allerdings merkwürdig, dass dabei zwar konkrete Verbesserungsvorschläge für den Ausbau von Donau, Mosel und Rhein zu hören waren, das Wort „**Elbe**“ an diesem Abend aber **unbekannt** blieb. Und das in der Vertretung Hamburgs!

Allzu große Erwartungen an die praktische Umsetzung des vorgelegten Handlungskonzeptes kamen insgesamt sowieso erst gar nicht auf, zumal die im Podium sitzende **Staatssekretärin Angelika Mertens** (eine Hamburgerin) explizid die Teilnehmer davor warnte. Zwar würde man in einem ersten Schritt das Gespräch mit den Bundestagsabgeordneten aufnehmen und dann „versuchen, bis zur Sommerpause ganz konkrete Handlungsumsetzungen zu formulieren“, doch gerade bei den zentralen Punkten der vom Forum vorgelegten Handlungsempfehlungen – Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur und Modernisierung der deutschen Binnenflotte – wird sich wohl die gegenwärtige Koalitionsregierung weiter ausgesprochen bedeckt halten.

Dabei ist durch das aus acht Verbänden bestehende „Forum Binnenschiffahrt und Logistik“, um eine nachhaltige Stärkung des Systems Wasserstraße mit Binnenhäfen und Binnenschiffahrtsgewerbe zu erreichen, eine Strategie vorgeschlagen worden, die sich an den Anforderungen aller an der Transportlogistik Beteiligten ausrichtet. Es ist gelungen trotz unterschiedlichster Perspektiven, ein zwischen Wirtschaft, Gewerkschaften und Umweltverbänden abgestimmtes Handlungskonzept zu entwerfen. Dieses Konzept zeigt auf, dass ein Maßnahmebündel erforderlich ist, um die Möglichkeiten des Systems Wasserstraße bei der Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums zu verbessern.

Klar ist, dass nur multimodale Lösungen, verbunden mit einem sachlich – und nicht vorgeprägt ideologisch! – begründeten Ausgleich zwischen Wirtschafts- und Umweltaspekten Deutschland vor dem drohenden Verkehrskollaps bewahrt und auch die Zukunft von Häfen und Binnenschiffahrt gesichert werden können.

Der boomende Weltseeverkehr – besonders die Containerschiffahrt – führt ja zunehmend sichtbar auch die Seehäfen des Exportweltmeisters Deutschland an den Rand ihrer Umschlags- und Lagerkapazitäten, die jedoch in den über Wasserstraßen angebundnen Binnenhäfen kostengünstig in größerem Maße erschließbar sind.

Schon bei der Übergabe des Strategiepapiers an das BMVBW im Januar d. J. hatten die Vorsitzenden des Forums Binnenschiffahrt und Logistik, **Erich Staake** und **Heiner Brixner**, unisono erklärt, dass nur die integrative Einbeziehung aller an der Transportlogistik Beteiligten die Chance birgt, die Wettbewerbssituation des Logistik Standortes Deutschland nachhaltig zu verbessern. „Die Politik ist aufgefordert, jetzt zu handeln, will sie nicht auf die positiven Wertschöpfungs- und Beschäftigungswirkungen dieses Systems langfristig verzichten!“

In der Hamburger Vertretung hörten 190 Vertreter aus Wirtschaft und Verbänden diese Botschaft, doch fehlte bei den meisten der Glaube, dass die gegenwärtige Bundesregierung zum diesbezüglichen Handeln wirklich fähig und entschlossen ist. [BS/DV/SUT/RED]

85. SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

Die neue Dachhaut über den Gleisen

Am 15. Februar 2005 hatten das Ingenieurbüro Vössing GmbH und der SHV zum Besuch der „**Jahrhundertbaustelle Dresden-Hauptbahnhof**“ geladen, was erwartungsgemäß auf große Resonanz stieß. Zunächst lauschten in der bis auf den allerletzten Platz besetzten Konferenzlounge des ESAG-City-Center die 65 Erschienenen den Ausführungen von Herrn **Dipl.-Ing. Hallmann, Project Director bei Foster and Partners**, der eigens mit dem EC aus Berlin pünktlich zur Veranstaltung angereist war. In Wort und Power-Point-Präsentation führte er das Auditorium historisch begründet zu der durch Sir Norman Foster für die denkmalgerechte Erhaltung bei zeitgemäßer Modernisierung für den Dresdner Hauptbahnhof geschaffenen Architekturlösung.

Völlig neue Sichtweisen auf Räumlichkeit, Licht und Funktionalität von Bahnhöfen in Abhängigkeit technisch-technologischer Entwicklung und Veränderungen in der Lebensweise in urbanen Strukturen wurden so spannend vermittelt. Bevor es in fachkundig durch Mitarbeiter der Niederlassung Dresden des Ingenieurbüros Vössing geführten Gruppen direkt zum Ort des Geschehens hinauf unter die Bogen der historischen Stahlträger-Fachwerk-Konstruktion der Hallen des Hauptbahnhofes ging - die nun mit einer Spezialkunststoffmembran bespannt wird – vermittelte **Dipl.-Ing. Johannes Müller, NL-Leiter Dresden des Ingenieurbüros Vössing**, das Leistungsspektrum des Gesamtunternehmens. Gerade auch die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Foster and Partners Architekten bringt dabei für die Vössing-Ingenieure immer wieder neue Herausforderungen, erfolgreich technisch-technologisches Neuland bei der Meisterung von Großprojekten zu betreten. [EB/RED]

BILANZ 2004 AN DER OBERELBE:

SBO/CSP-Binnenhäfen mit über 2 Mio. t Umschlag!

Die SBO-Hafengruppe hat es geschafft: Im Jahr 2004 wurde die 2 Mio. t Marke im Güterumschlag geknackt. Mit einem Ertragszuwachs von über 9 % gegenüber dem Vorjahr wurde das Wirtschaftsjahr 2004 erfolgreich abgeschlossen. In den 6 Binnenhäfen – Roßlau, Torgau, Riesa, Dresden, Decin und Lovosice – hat die verladende Wirtschaft das Potenzial der Schnittstellen der Verkehrsträger genutzt und zu einem beträchtlichen Aufschwung beigetragen.

Erhebliche Steigerungen gab es beim Güterverkehr per Binnenschiff auf rund 700.000 t. Allein mit diesen ca. 1.400 Schiffsbewegungen – knapp 4 Schiffe pro Kalendertag in den Häfen – wurden **die Landstraßen** und die geplagten Anwohner **von einer LKW-Schlange** (Stoßstange an Stoßstange) von über **1.450 km (!)** entlastet. Das Niedrigwasser der Elbe von Juli bis September verhinderte jedoch ein weiteres Wachstum bei der Nutzung des umweltverträglichsten Verkehrsträgers Binnenschiff.

Mit Umsetzung des im Januar 2005 an die Staatssekretärinnen beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW), Iris Gleicke und Angelika Mertens, übergebenen Handlungskonzeptes des „Forums für Binnenschifffahrt und Logistik“ könnte eine Verdopplung des Schiffsumschlages erreicht werden.

Im Wandel der Zeit entwickelte sich auch die **Struktur** der umgeschlagenen Gutarten erheblich. Waren es vor einigen Jahren noch vorwiegend Massengüter wie Baustoffe, werden

heute **zunehmend Container, sperriges Schwergut und Projektladungen** in den Binnenhäfen an der Elbe umgeschlagen.

So entwickelte sich auch der seit einigen Jahren bestehende Containerliniendienst der Elbe-Container-Linie (ECL2000) von Hamburg bis zum Hafen Riesa mit Erweiterung zu den Häfen Decin und Lovosice in der Tschechischen Republik im Jahr 2004 stark wachsend. Insgesamt wurden 10.598 Container (TEU) durch die SBO und CSP abgefertigt. Im vergleichbaren Vorjahrzeitraum 2003 waren es 5.025 TEU. Eine große Rolle spielt dabei der Hafen Riesa, der sich als Drehpunkt für Containerverkehre etabliert hat. Für das Jahr 2005 wird eine Verdopplung der Containerzahl durch den Ausbau von Dienstleistungen bei der Verknüpfung der Bereiche Schiene, Binnenwasserstraße und Straße erwartet.

Auch der tschechische Hafen Lovosice verzeichnete starke Zuwächse beim Umschlag von Schwergütern, die für den Export bestimmt waren. Dazu gehörten u.a. Maschinenteile, Trafos und Rotoren nach Hamburg sowie Silobehälter nach Rotterdam und Stahlkonstruktionen nach Antwerpen.

Die gute Bilanz für das Jahr 2004 ist vor allem auf die Entwicklung der Binnenhäfen seit 1995 zurückzuführen. Im Zuge des Ausbauprogramms der Binnenhäfen zu modernen, leistungsfähigen Schnittstellen des Verkehrs wurden über 138 Mio. € von den Häfen und den darin angesiedelten Firmen investiert; allein im Jahr 2004 waren es 7,5 Mio. € [LANG/SBO]

NEUE MITGLIEDER DES SHV:

Willkommen an Bord !

Im I. Quartal 2005 wurden folgende neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen, die auch vom OBERELBE-HAFENBRIEF sehr herzlich willkommen geheißen werden:

- | | | |
|---|--|--|
| * | Fa. Videotechnik Infosystems GmbH | Tel: 0231-88085720 |
| | Herr Richard Wetzel | FAX: 0231-88085777 |
| | Nikolaus-Groß-Str. 31 | E-Mail: wetzel@videotronicwest.de |
| | 44329 Dortmund | Internet: www.videotechnikwest.de |
| * | Herr Peter Bloi | Tel.: 0351-4011023 |
| | Coschützer Hang 11 | |
| | 01189 Dresden | |
| * | Fa. Transport- und Logistik Tralo GmbH | Tel.: 035264-2220 |
| | Herr Peter Grau | FAX: 035264-22298 |
| | An der alten Leimfabrik 3 | E-Mail: tralo.koenig@t-online.de |
| | 01616 Strehla | |
| * | Industriehafen Roßlau GmbH | Tel.: 034901-66013 |
| | Herr Gunter Wolf | FAX: 034901-82680 |

91. SHV-Wirtschaftstreffen

09.08.2005 92. SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast bei Fa. Hülskens

19.00 Uhr Wasserbau GmbH

09.09.2005 93. SHV-Wirtschaftstreffen mit sächsischen Landespolitikern

19.00 Uhr im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, dessen 110jähriges Bestehen mit dem 6. Sächsischen Hafenfest vom 09. bis 11. September 2005 fröhlich begangen wird.

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *„Es gibt mehr Leute, die kapitulieren, als solche, die scheitern.“ [Ford]*
- * *„Es ist nicht genug zu wissen, man muss es auch anwenden; es ist nicht genug zu wollen, man muss es auch tun.“ [Goethe]*
- * *„Fürchte dich nicht langsam zu gehen! Fürchte dich nur, stehen zu bleiben.“ [Laotse]*
- * *„**Jetzt** sind die guten alten Zeiten, nach denen wir uns in 10 Jahren zurücksehnen werden.“ [Ustinov]*

Impressum:

DER OBERELBE HAFENBRIEF des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. erscheint als Mitteilungsblatt quartalsweise kostenfrei.

Herausgeber: SHV, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden;
Vorsitzender Kapitän Detlef Bütow
Tel.: 0351/4982 – 200 (Frau Glaser/Frau Buder)
FAX: 0351/4982 – 202
www.shv-oberelbe.de

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich
FAX-Hotline: 0351/4759747
E-Mail: prof.heinrich.sv@t-online.de

