



*Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein*

DER OBERELBE

# HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 2/2005

---

## EUROPAWOCHE 2005:

### **Erfolgreicher SHV-WORKSHOP in Lovosice (CZ)**

Nachdem bereits im Rahmen der Europawochen 2003 und 2004 in Decin (CZ) sehr erfolgreich internationale Workshops durchgeführt wurden, veranstaltete der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V., in dessen 106 deutschen und tschechischen Mitgliedsunternehmen über 39.000 ArbeitnehmerInnen beschäftigt sind, zum Thema „**Erfolgreich Wirtschaften in der erweiterten EU**“ am 3. Mai 2005 im Kulturhaus „Lovos“ in Lovosice an der Elbe (Labe) abermals ein internationales Podium, welches Unternehmer aus der Wirtschaft mehrerer Länder mit Vertretern vor allem der tschechischen Politik zusammenführte.

Trotz nicht gerade Wonnemonat Mai verdächtigen Wetters folgten rund 70 Persönlichkeiten der Einladung zur Diskussion und auch zur In-Augenscheinahme der trimodalen Umschlaganlagen des Elbe-Hafens Lovosice, der auch Modul des gesamten Güterverkehrszentrums und der Industriezone von Lovosice ist.

Mit viel Beifall wurde das Grußwort des **Sächsischen Staatsministers für Wirtschaft und Arbeit, Thomas Jurk**, bedacht, da es auch ein klares Bekenntnis zur intensiveren Nutzung der Wasserstraße Elbe/Labe gerade zwischen Porta Bohemica und dem Beginn der Norddeutschen Tieflandbucht bei Riesa enthielt.

Immerhin belegt die Tschechische Republik mit über 1,33 Mrd. € Waren und Dienstleistungen Platz Nr. 1 in der Einfuhrstatistik Sachsens. Diese positive Entwicklung des Handels bedeutet zugleich einen jährlichen Anstieg des Transportvolumens zwischen der Tschechischen Republik und Sachsen.

**Staatsminister Thomas Jurk** betonte weiter: „Das **Binnenschiff** ist hierzu im Massengut- und zunehmend auch im Containerverkehr ein **besonders umweltverträglicher**, energiesparender und kostengünstigster **Verkehrsträger**, der erhebliche und leicht erschließbare **Wachstumspotenziale** hat. Damit kann die Binnenschifffahrt deutlich zur Lösung künftiger Transportaufgaben in der Europäischen Union beitragen. Um diese Vorteile zu nutzen, ist eine **hinreichende Fahrrinntiefe der Elbe nötig**.“

In Sachsen wird die Schiffbarkeit durch Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen gewährleistet. Das tschechische Verkehrsministerium möchte eine durchgängige Schifffahrt der internationalen Wasserstraße Elbe/Labe mit einem Stauwehr erreichen.“

Besonders von für Nordböhmen potenziellen Ansiedlern/Investoren wurde diese im Grußwort der Sächsischen Staatsregierung an den SHV-Workshop vertretene Position zur notwendig stärkeren Nutzung der Vorteile des Transportes per Elbe-Binnenschiff mit Wohlwollen registriert.

Sowohl der stv. Hejtman des Bezirkes Usti n.L., Herr **Antonin Terber**, als auch der Bürgermeister der Stadt Lovosice, Herr **Jan Kulhánek**, stellten die nordböhmische Region als zukunftssträchtigen Investitions- und Wirtschaftsstandort im erweiterten Europa vor und luden Unternehmer zur Ansiedelung herzlich ein.

Dabei sind der unmittelbare Anschluss an die Autobahn Dresden-Prag, der leistungsfähige Eisenbahnknoten und der Elbhafen in ihrer trimodalen Gesamtheit vor Ort im Industrie- und Logistikzentrum Lovosice (DZCL) entscheidender Standortvorteil für eine wettbewerbsfähige Produktion, was auch von Herrn **Vybíral**, seines Zeichens Vorstandsvorsitzender der **DZCL a.s.** anschaulich vermittelt wurde.

Große Pläne für den Aufbau eines Metallverarbeitungs- und Entsorgungszentrums im Hafen Lovosice stellte Her **Korkow (TSR Czech Republik s.r.o.)** mit Blick auf eine erweiterte Wirtschaftskooperation mit Deutschland vor, die nun bald Realität werden sollen.

Das zum Workshop vorgelegte Thesenpapier „Zur Bedeutung der Elbe/Labe als zuverlässige Wasserstraße zur Sicherung von Wirtschaftsstandorten in Mitteldeutschland und der Tschechischen Republik“ wurde von bundesweit agierenden Wirtschaftsverbänden, der Kammerunion Elbe/Oder sowie vom Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. zur Stärkung ihrer Position für Erhalt und Ertüchtigung dieses internationalen Wasserweges bereits zustimmend verwendet. [RED]

## FAHRT FREI FÜR MEHR WACHSTUM:

### **15. AlbatrosExpress-Terminal in Riesa eröffnet**

„Die Chemie stimmt!“, betonten sowohl **Klaus Niemöhlmann, Geschäftsführer der Transfracht International (TFG)** als auch **Kptn. Detlef Bütow, Geschäftsführer der Sächs.-Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)**, als sie am 18. Mai d.J. Dresden/Riesa als 15. AlbatrosExpress-Terminal im Europa weiten TFG-Containerzug-Netzwerk am Nordkai des Hafens Riesa mit prominenten Politikern und Wirtschaftsvertretern eröffneten.

Gefeiert werden konnte die Aufnahme eines Container-Ganzzug-Betriebes, der wöchentlich zunächst dreimal Dresden/Riesa mit den deutschen Nordseehäfen in Bremen/Bremerhaven und Hamburg fahrplanmäßig verbindet.

Dadurch entsteht für exportierende und importierende Unternehmen in der Wirtschaftsregion Sachsen ein direkter Zugang zum Premiumprodukt des Bahnlogistikers für Transporte zu den norddeutschen Seehäfen. Als Agentur vor Ort wickelt die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH kompetent die Transporte ab.

Der erste AlbatrosExpress-Zug wurde bei der Ausfahrt aus Riesa per symbolischen Knopfdruck von den Rednern und den 150 Gästen gebührend verabschiedet.

In der Natur ist der Albatros ein Musterbeispiel für Leistungsstärke, effektives Weiterkommen und große Reichweite. Der Name AlbatrosExpress für das TFG-Premiumprodukt ist also Programm. Mehr als 120-mal pro Woche, zum Teil sogar mehrmals täglich, verbinden Albatros-Züge 15.000 Orte in den Wirtschaftszentren mit den deutschen Seehäfen in 12 bis 36 Stunden.

Der AlbatrosExpress bleibt trotz großer Entfernungen immer zeit- und kundennah: Nach dem Transport sorgen die Mitarbeiter - auch der SBO am TFG-Terminal in Riesa - dafür, dass die anschließende Fahrt zum Be- bzw. Entladeort ganz nach Wunsch verläuft.

**Klaus Niemöhlmann** unterstrich bei der Begrüßung der Gäste die weit über Riesa hinausgehende Bedeutung dieser neuen Anbindung. Bisher wurde eine Verbindung mit den Nordseehäfen nur über Leipzig angeboten. Die ausgereifte Infrastruktur mit Anbindung an die Elbe und das Autobahnnetz sowie die Bedeutung des Wirtschaftsraums Riesa/Dresden für Sachsen seien für den Standortentscheid entscheidend gewesen: „Nicht weil Riesa billig ist sind wir hierher gekommen, sondern weil wir in Sachsen, im ostthüringischen und im böhmischen Raum erhebliches Wirtschaftspotenzial mit weltweiter Verflechtung sehen.“

Mit den ca. 700 m langen Ganzzügen sollen zunächst 10.000 TEU und in der Zukunft 20.000 TEU per anno über Dresden/Riesa, wo damit die Weichen für mehr Wachstum gestellt werden, in die Welt gehen.

Davon profitiert neben kostenmäßigen Effekten für die verladenden Unternehmen auch die Umwelt, da **TFG-Containerzüge** Deutschlands Straßen insgesamt im Jahr von **über 500.000(!) LKW-Fahrten** entlasten.

„Wir brauchen diesen Zug“, betonte emotional geladen Herr **Ralph Hirschfeld-Spilker, Leiter kaufmännische Dienste der Wacker Chemie GmbH** in Nünchritz a.d.Elbe, der als TFG-Großkunde angesichts auch von 115 €pro Container durch die Maut verursachter Mehrkostenbelastung (Umlauf Hamburg – Riesa) und angesichts weiterhin vernachlässigter und damit unzuverlässiger Wasserstraße Elbe die neue Übersee-Anbindung zu schätzen weiß.

Wacker Chemie plant, über Riesa Ausgangsware für Übersee und Fernost in Tank- resp. Box-Containern zu den Nordseehäfen zu transportieren. Weiterhin sollen auch sämtliche Containerzuläufe aus diesen Häfen, insbesondere Silizium-Metall, über Riesa umgeschlagen und von dort zugestellt werden, wobei sich schon in der Vergangenheit die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe – nun als kompetente TFG-Agentur – als verlässlicher Logistiker bewährt haben.

So war die Eröffnung des AlbatrosExpress-Terminals am Elbe-Hafen nicht nur „ein ganz besonderer Tag für Riesa, das in seiner Entwicklung immer von Schiene und Wasserstraße geprägt war“, wie **Gerti Töpfer, Oberbürgermeisterin** der Großen Kreisstadt **Riesa**, betonte, sondern gewiss ein ordentlicher Gewinn für den Wirtschaftsstandort Sachsen insgesamt.

„Dieses 15. AlbatrosExpress-Terminal und die nun dreimal wöchentlich verkehrenden Container-Ganzzüge zwischen Riesa und den Nordseehäfen stärken die Wirtschaft im Freistaat Sachsen und sichern weitere Arbeitsplätze“, betonte **Ministerialdirigent Dr. Bernd Rohde**, Abteilungsleiter Verkehr im **Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit**, der als bekennender Riesaer („Ich habe hier das Abitur gemacht“) auch die Wünsche für Erfolg von **Minister Thomas Jurk** überbrachte. „Das TFG-Angebot stärkt unsere Wirtschaft, wobei die Aussichten auf Erfolg angesichts zunehmender Globalisierung der Wirtschaft bei enorm wachsendem Containerverkehr besonders auch im Seehafen-Hinterlandverkehr außerordentlich günstig sind.“

Anerkennende Worte fand **Dr. Bernd Rohde** auch ehrlichen Herzens für die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH und ihren Geschäftsführer **Detlef Bütow**, die mit ihren durch den Freistaat in der Vergangenheit sanierten und modernisierten sächsischen Elbe Häfen effizient dafür sorgen, „dass Sachsen an die Seehäfen sowie an Mittel- und Osteuropa und damit an den internationalen Handel angebunden ist.“ Dabei dürfe keinesfalls außer Acht gelassen werden, dass das Binnenschiff auch im Containerverkehr der umweltverträglichste und kostengünstigste Verkehrsträger ist, der als Voraussetzung seiner Nutzung aber unverzichtbar an mindestens 345 Tagen im Jahr eine Fahrwassertiefe von wenigstens 1,60 m benötigt.

[HEINRICH]

## **UNESCO-WELTERBE ELBTAL:**

SHV will im Kuratorium aktiv mitwirken

„Bezugnehmend auf den Beschluss Nr. VO 380-SR11-05 des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden vom 07.04.2005 ersuchen wir Sie hiermit um Berufung eines Vertreters/Vertreterin unseres Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. mit Sitz in Dresden in das Kuratorium des UNESCO-Welterbe Dresdner Elbtal in voller Übereinstimmung mit den Kriterien für eine solche Kuratoriumsberufung,“ heißt es in einem Brief des SHV-Vorstandes an den Oberbürgermeister Dresdens, der durch den Stadtrat beauftragt wurde, 20 Personen für die nächsten 4 Jahre in dieses Gremium zu berufen.

Bei der in Abstimmung mit dem Ältestenrat durchzuführenden Kuratoriumsberufung von natürlichen oder juristischen Personen sind insbesondere folgende Kriterien zu beachten:

- Vertretung der Bürgerschaft und der **im Gebiet des UNESCO-Welterbe Dresdner Elbtal engagierten Vereine** sowie
- Vertretung der Tourismusbranche und der **Wirtschaft**.

Da der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein seit vielen Jahren engagiert und bundesweit politisch stark beachtet sich vor allem auch für eine verstärkte Nutzung der ökologisch vorteilhaften Wasserstraße Elbe, nicht zuletzt zur LKW-Verkehrsentlastung des Ballungsraumes Dresdner Elbtal, einsetzt, ist eine Mitsprachepflicht in dem zu berufenden Arbeitsgremium „Kuratorium UNESCO-Welterbe“ gegeben.

In seinem Antwortschreiben an den SHV, das kurz vor Redaktionsschluss einging, bedankt sich der **Oberbürgermeister** der Landeshauptstadt Dresden, **Ingolf Roßberg**, für das Angebot des Vereins zur aktiven Mitwirkung bei der Ausgestaltung des Umganges mit dem UNESCO-Welterbe Dresdner Elbtal.

Der SHV soll demnach „im Falle wasserstraßen- und hafenbezogener Problematiken“ in die Tätigkeit eines Arbeitskreises „zur Wahrung der Belange des Schutzes und der behutsamen Weiterentwicklung des Welterbes“ einbezogen werden, „der aus den fachlich relevanten Ämtern und Behörden von Landeshauptstadt und Freistaat besteht“ und viermal jährlich zusammentritt.

Im Kuratorium wird nach dem Willen der Stadträte die Wirtschaft nur durch den Präsidenten der IHK-Dresden vertreten sein. [SHV/RED]

## **VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES ELBSTROMGEBIETES:**

### **Repräsentanzen nun in Dresden und Decin**

Um seine Position im Elbstromgebiet zu verstärken, hatte der Verein zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. (VFE) anlässlich des „Elbschiffahrtstages 2004“ in Decin auf einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 19.10.2004 auch verschiedene Maßnahmen zur Neuorganisation des Vereins eingehend erörtert. Es bestand Übereinstimmung, dass die unveränderten Aktivitäten der Umweltverbände und Flussschiffahrtsgegner eine effizientere Strukturierung der Vereinsgremien zur Verbreitung und Durchsetzung der Vereinsziele erfordern. Neben einer Verringerung der Zahl der Vorstands- und Beiratsmitglieder wurde beschlossen, dass künftig bei der Neubesetzung der Vereinsgremien neben fachlichen Überlegungen auch regionale Aspekte berücksichtigt werden. Gleichzeitig wurde der Vorstand beauftragt, einen Vorschlag für die stärkere Präsenz des Vereins im Elbstromgebiet durch ein Regionalbüro und Repräsentanzen zu erarbeiten.

Nach der letzten Mitgliederversammlung im Mai 2005 in Uelzen steht es nun fest, dass die Zentrale des Vereins weiterhin in Hamburg in bewährter Bürogemeinschaft mit der Handelskammer Hamburg verbleibt und in Magdeburg ein Regionalbüro mit einer Teilzeitkraft errichtet wird. **In Dresden (Alberthafen der SBO in Dresden-Friedrichstadt) in in Decin (CZ) werden VFE- Repräsentanzen** eingerichtet, um die Interessen der im Einzugsgebiet der gesamten internationalen Wasserstraße Elbe/Labe von Melnik via Decin, Dresden, Riesa und Roßlau bis Hamburg angesiedelten Unternehmen, Vereine und Verbände zum einen in der

VFE-Zentrale Hamburg besser zu erfahren und andererseits die geballte Kraft des Gesamtvereins in den Elbanliegerländern effizienter wirksam werden zu lassen.

Der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein, der mit seinem Vorstandsvorsitzenden **Kapitän Detlef Bütow** (SBO GmbH) und Herrn **Dr. Miroslav Spevacek** (Lovochemie a.s.) **im Vorstand des VFE** vertreten ist, wird weiterhin sehr aktiv – entsprechend seiner Satzungsziele – die Arbeit pro Förderung des Gebietes am Elbstrom unterstützen. [VFE/SHV]

## SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN:

### **Erlebter Vulkanausbruch im Chemnitzer DASTietz**

Es wurde in der langen Reihe der SHV-Wirtschaftstreffen wirklich ein „außergewöhnlich kultur- und naturkundlich angereicherter“ Abend, zu dem am 24. Mai 2005 das **Bolduan Ingenieurbüro (BIB)** nach Chemnitz in den multifunktionalen Kultur- und Wissenstempel DASTietz eingeladen hatte! Vor dem Lichthof des 1912/13 von Prof. Wilhelm Kreis als Stahlbetonskelettkonstruktion entworfenen und gebauten Warenhauses – und als solches auch bis vor wenigen Jahren noch genutzt – hieß der Chef des nun als Heimstatt für Naturkundemuseum, Bibliothek, Neue Sächsische Galerie, Volkshochschule und exquisitem Café/Bistro dienenden sowie umfassend sanierten und modernisierten Gebäudes, Herr **Dr. Werner Rohr**, die per Bus aus Riesa und Dresden angereiste SHV-Schar willkommen.

Interessantes aus seinem Arbeitsfeld und dem während der Freiburger Studienzeit entstandenem Info-Netzwerk berichtete Herr **Dipl.-Geologe Thomas Bolduan**, Chef des BIB, dem auch die Gesamtkonzeption des Abends zu verdanken war. 250 Mio. Jahre alte verkieselte Bäume (der „Steinerne Wald“ von Chemnitz), ein bis in das „Geheim“-Magazin ausgedehnter interessanter Genuss der Neuen Sächsischen Galerie (Führung: **Direktor Herr Lindner**) sowie die engagierten Ausführungen vom Kustos des Museums für Naturkunde, Herrn **Dr.rer.nat. Martin Antonow**, der letztlich auch per Knopfdruck den Vulkan wirkungsvoll ausbrechen ließ, garantierten für jeden Teilnehmer ein kunst- und naturwissenschaftliches „AHA“-Erlebnis.

Nicht zuletzt trug auch das speziell für die SHV-Gäste mit einem Schaufelraddampfer liebevoll gestaltete Gourmet-Buffer im DASTietzCafé dazu bei, dass es ein Chemnitzer Abend war, der dem Werbeprospekt des Hauses voll entsprach: „Begegnungen und Aktionen, Wissen erleben, Kunst und Kultur genießen – mit allen Sinnen: das vereint DASTietz.“ [HEINRICH]

## **SHV-THESENPAPIER:**

**Bedeutung der Elbe als zuverlässige Wasserstraße zur**

### **Sicherung von Wirtschaftsstandorten in Mitteleuropa**

#### **und der Tschechischen Republik**

- \* Die EU hat den erklärten politischen Willen, „die Integration der Binnenschifffahrt in das europäische Verkehrssystem weiter zu führen und die Binnenschifffahrt für Unternehmen attraktiver zu machen“ (Europ. Kommission, GD Energie und Verkehr, Brüssel)
- \* Die Elbe ist eine internationale Wasserstraße von europäischer Bedeutung; für die Tschechische Republik (CZ) der einzige unmittelbare Anschluss an die europäischen Überseehäfen.
- \* Unstrittig ist, dass Transporte von Gütern per Binnenschiff die umweltschonendsten

(Feinstaub, NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm, Erschütterungen, spezif. Kraftstoffverbrauch) und sichersten (Unfallhäufigkeit) sowie für Container, Massengut und Schwergut/ Projektladungen besonders auf langen Strecken die wirtschaftlichsten sind. (Diverse PLANCO-Studien)

\* Der in Deutschland z.Zt. fehlende politische Wille, die internationale Wasserstraße Elbe/Labe zu ertüchtigen, zementiert für sehr viele Unternehmen der Industrie und des Großhandels bestehende Standortnachteile vor allem in Bezug auf die wirtschaftliche und sichere Erreichbarkeit der Seehäfen, gefährdet damit die Wettbewerbsfähigkeit sowie letztlich die Existenz der Arbeitsplätze in Deutschland und CZ.

\* Allein zur zukünftigen Sicherung des Seehafenhinterlandverkehrs des Hafens Hamburg ist bei gegenwärtig erreichter Kapazitätsgrenze von Schiene und Straße die Elbe als umweltfreundlichster wie aufnahmefähiger Transportweg wesentlich stärker zu erschließen.

\* Auch nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) in „Bedeutung der Elbe als europäische Wasserstraße“, Berlin 2005, wird z.B. das Potenzial der Elbeschifffahrt nur beim Containertransport auf 5 % des Hamburger Containerumschlages als realistisch eingeschätzt. Bei in 2004 über 7 Mio. abgefertigter TEU (Steigerung jährlich um 12 – 15 % !!) ist das schon heute ein Transportvolumen von rund 350.000 TEU (etwa 4,2 Mio. t), das den Landstraßen und Autobahnen eine LKW-Schlange von über 8.000 km (Stoßstange an Stoßstange) mit allen damit verbundenen Feinstaub-, Lärm-, NO<sub>x</sub>- und CO<sub>2</sub>-Belastungen sowie Erschütterungen und Unfällen ersparen könnte, wenn eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m ganzjährig sicher zwischen Geesthacht und CZ zur Verfügung stünde.

Im Jahr 2010 wird nach konservativen Hochrechnungen der HHLA (Elbschifffahrtstag 2004) der Jahresumschlag etwa 12 Mio. TEU betragen, wovon nach Einschätzung des UBA 600.000 TEU via Elbe transportierbar wären; den Autobahnen und Landstraßen blieben damit über 14.000 km (!! ) LKW-Schlange erspart.

\* Der **Wasserstraße Elbe** und ihrer politisch gewollten Ertüchtigung (und nicht ihrer z.Zt. betriebenen Vernachlässigung!) kommt somit für den Ausbau der Qualität besonders der Hamburger Seehafen-Hinterlandverbindungen neben Schiene und Straße eine für den Erhalt der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen **erheblich wachsende Bedeutung** zu.

„Nur mit der Binnenschifffahrt werden wir in der Lage sein, zukünftig eine kostengünstige und zeitgerechte Verteilung der Containerströme im erweiterten Europa zu erreichen.“  
(Elbschifffahrtstag 2004)

Was auf dem Rhein möglich wurde, muss auch auf der Elbe gelten!

\* Bei genügend tiefem Fahrwasser ist schon heute der 3-lagige Containerverkehr auf der Elbe zwischen Hamburg und Dresden-Friedrichstadt infolge der mit Bundesmitteln finanzierten Veränderungen an Brückenbauwerken möglich, was auf dem Elbe-Seiten-Kanal (ESK) auch mittel- und langfristig nicht möglich sein wird.

Für die Elbe stehen flachgehende Schubschiffe (0,85 m T) und Schubprahme mit 0,40 m Leertiefgang zur Verfügung, womit im Gegensatz zum Einsatz tiefergehender und nur 24 bis 32 TEU aufnehmender Motorgüterschiffe wirtschaftliche Verkehre bei stabilem Vorhandensein entsprechender Fahrwassertiefe realisiert werden können.

\* Der Wasserstraßenverwaltung politisch verordnetes Nichtstun sowohl am Erhalt als auch an der Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen speziell auf der Elbe ist kontraproduktiv gerade für die meistens ausschließlich exportorientierten Industrieunternehmen in Mitteldeutschland und CZ.

Die zur **Standortsicherung** in den letzten 10 Jahren von den Bundesländern Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie den Kommunen und hafenaffinen Unternehmen in die Infrastruktur **getätigten Investitionen von über 629 Mio. €** die sich in zukunftsfähigen Kaianlagen, Kranen, Gleisanlagen, Straßen sowie Lager- und Montagehallen materialisieren, werden durch den nicht mehr hinnehmbaren Unterhaltungs- wie Ausbaustopp an der Wasserstraße Elbe

völlig entwertet.

Immerhin ist mit einer funktionierenden Wasserstraße gegenwärtig die **Sicherung von über 5.690 Arbeitsplätzen** verbunden!

So fiel beispielsweise 2004 bei Siemens AG Power Generation Industrials Applications Görlitz die Entscheidung, eine neue Generation von Dampfturbinen mit Stückgewichten bis 350 t in Görlitz zu bauen und damit über 400 Arbeitsplätze in Sachsen zu sichern in Abhängigkeit der Zusage, im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt die Gesamt-Endmontage und dann den Binnenschiffstransport zum Seehafen vornehmen zu können.

Gleichermaßen erhielt die Dresdner Luftfahrtindustrie den Zuschlag zur Testung der Zelle des A380 von EADS nur aufgrund des Vertrauens einer weiter verfügbaren Wasserstraße Elbe, deren Funktionstüchtigkeit in 2002 mit einem seetüchtigen Binnenschiff (Toulouse-via See-Dresden) und Umschlag im Hafen Dresden erfolgreich erprobt worden war.

\* Überlegungen, z.B. infolge Haushaltsmittel-Knappheit, lediglich noch mit dem Bau einer Schleuse den Hafen Magdeburg an das Tiefwasser anzubinden und an der Elbe oberhalb des Wasserstraßenkreuzes weiterhin nichts zur Wiederherstellung bereits zu DDR-Zeiten erreichter Fahrrinnen-Parameter zu tun, entwerten nachhaltig Unternehmensstandorte und stellen Arbeitsplätze in exportorientierten Betrieben in Frage.

So muss z.B. Solvay Soda Deutschland GmbH in Bernburg/Saale infolge nicht stabil vorhandener Schifffahrtsbedingungen auf Saale und Elbe jährlich 2,5 Mio. € Transportmehrkosten für 250.000 t Soda-Export via europäische Überseehäfen dadurch „hinnehmen“, dass per Eisenbahn-Ganzzug statt per Binnenschiff der Transport erfolgen muss.

In ähnlicher Größenordnung müssen z.B. auch Getreide- und Agrarhandel Halle GmbH, Wacker Chemie GmbH in Nünchritz/Elbe, Lovochemie a.s. in Lovosice (CZ) und Schwenk-Zementwerke KG in Bernburg/Saale massive Wettbewerbsnachteile hinnehmen, weil politisch gewollt weder eine normale Unterhaltung noch eine Ertüchtigung der Wasserstraße als Voraussetzung für die Aufnahme berechenbarer Schiffstransporte erfolgt.

Unterlagen dieser Unternehmen weisen Mehrbelastungen für Transporte auf Schiene und Straße gegenüber dem Binnenschiff von 3,00 €/t bis 6,30 €/t aus!

\* Um die Touristik-Schifffahrt auf der Elbe und via Moldau bis Prag dauerhaft zu beleben – sowohl Kabinenschifffahrt als auch Freizeitschifffahrt mit Segel- und Motoryachten – ist bei Tauchtiefen dieser „weißen Schiffe“ von 1,10 m bis 1,60 m ebenfalls die Gewährleistung von 1,60 m Fahrrinne über das ganze Jahr die Minimalvoraussetzung. Selbst die älteste, weltgrößte Seitenraddampferflotte, die Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Dresden, mit ihren maximal 0,90 m tief gehenden Schiffen, die jährlich ca. 700.000 Passagiere auf der Elbe zwischen Riesa und Decin (CZ) befördern, musste in 2003 durch angeordnete Nichtunterhaltung der Fahrrinne, damit durch Versandung und Verhegerung verbundene Fahrwasserverflachung wochenlang den Verkehr erheblich reduzieren und Umsatzeinbußen von über 1,1 Mio.€ in Kauf nehmen!

\* Voll zuzustimmen ist einer Image-Broschüre des trinationalen **EU-Projektes ENLARGENET**, das die Vernetzung der Regionen Sachsen, Niederschlesien und Nordböhmen zum Ziel hat, in der es heißt:

„Die Elbe bildet mit ihren Binnenhäfen einen wichtigen Wasserweg, der bis nach Hamburg reicht. Die Schiffbarkeit wird stark vom schwankenden Wasserstand beeinflusst, weshalb der **Ausbau der Fahrrinne**“ unumgänglich ist. (Referat für Europäische und Internationale Angelegenheiten der Landeshauptstadt Dresden, 2005)

Dieses von **Kapitän Detlef Bütow** und **Prof.Dr.habil. Fritz Heinrich** unterzeichnete Thesenpapier wurde im Mai d.J. an Wirtschaftsverbände und Fördervereine, politische Institutionen und verschiedene Medienvertreter versandt und bundesweit bereits von einigen für die Unterstützung ihrer Aktivitäten pro Wiederherstellung und Erhalt der Elbe als zuverlässiger Wasserstraße verwendet.[SHV/RED]

## NEUE MITGLIEDER DES SHV:

### **Willkommen an Bord !**

„Hiermit stellen wir den Antrag auf Mitgliedschaft im Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V.

An der Förderung der Wasserstraßen und Häfen der Elbe, insbesondere in Sachsen sind wir sehr interessiert. Deshalb möchten wir die Mitgliedschaft bei dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. erwerben.

Wir beantragen, das satzungsgemäße Aufnahmeverfahren einzuleiten.“

Im II. Quartal 2005 wurden auf dieser Grundlage folgende neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen, die auch vom OBER-ELBE-HAFENBRIEF sehr herzlich willkommen geheißen werden:

- |   |                                  |  |
|---|----------------------------------|--|
| * | Fa. KREISEL Dresden GmbH & Co.KG | Tel: 0351-8052612  |
|   | Herr Ralf Kreisel                | FAX: 0351-8051617  |
|   | Große Meißner Str. 15            | E-Mail: <a href="mailto:vkreisel@kreisel-dresden.de">vkreisel@kreisel-dresden.de</a>       |
|   | 01097 Dresden                    | Internet: <a href="http://www.kreisel-dresden.de">www.kreisel-dresden.de</a>               |
| * | ESF Elbe-Stahlwerke Feralpi GmbH | Tel.: 03525-749181   |
|   | Herr Steffen Schreiterer         | FAX: 03525-749183  |
|   | Gröbaer Str. 3                   | E-Mail: <a href="mailto:steffen.schreiterer@feralpi.de">steffen.schreiterer@feralpi.de</a> |
|   | 01591 Riesa a.d.Elbe             |  |
| * | Fa. Baumaschinenvermietung       | Tel.: 03501-528844   |
|   | Herr Uwe Pierskalla              | 0170-5653145   |
|   | Untere Siedlung 7 (privat)       | FAX: 03501-528844  |
|   | 01796 Dohna/Pirna a.d.Elbe       | E-Mail: <a href="mailto:pierskalla@freenet.de">pierskalla@freenet.de</a>                   |
|   |                                  | Internet: <a href="http://www.loxam.de">www.loxam.de</a>                                   |

## **FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:**

22.07. bis 24.07.2005 Fachexkursion des SHV in Kooperation mit dem Hafen Hamburg Marketing e.V. und der Bremen Keyports GmbH zu den deutschen Nordseehäfen Hamburg, Bremerhaven und Bremen; eingeschlossen das 91. SHV-Wirtschaftstreffen

09.08.2005, **19.00 Uhr** 92. SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast bei Fa. Hülskens Wasserbau GmbH

09.09.2005, **19.00 Uhr** 93. SHV-Wirtschaftstreffen mit sächsischen Landespolitikern im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, dessen 110jähriges Bestehen mit dem 6. Sächsischen Hafenfest vom 09. bis 11. September 2005 fröhlich begangen wird.



- 11.10.2005, **19.00 Uhr**      94. SHV-Wirtschaftstreffen Clublokal „Maschine“
- 15.11.2005, **19.00 Uhr**      95. SHV-Wirtschaftstreffen Clublokal „Maschine“
- 06.12.2005, **19.00 Uhr**      Traditioneller SHV-Dämmerschoppen im Bauch der „Waltraut“/  
Historisches Terminal Alberthafen DD-Friedrichstadt; anschließend 96.  
SHV-Wirtschaftstreffen in der „Maschine“

**AUS DER SHV-BACKSKISTE:**

- \*      *„Man darf das Schiff nicht an einen einzigen Anker und das Leben nicht an eine einzige Hoffnung binden.“ [Epiket]*
- \*      *„Es gibt Wichtigeres im Leben, als nur sein Tempo zu beschleunigen.“ [Gandi]*
- \*      *„Je weniger Dinge man wichtig nimmt, desto näher kommt man den wirklich wichtigen Dingen.“ [Lorca]*
- \*      *„Eile ist die Mutter der Unvollkommenheit.“ [Saadi]*

**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

