



Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein

DER OBERELBE

HAFENBRIEF

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 34, 3/2006

ELBSCHIFFFAHRTSTAG 2006 IN RIESA:

„Jetzt ist es Zeit, zu handeln!“

Unter dem Leitthema „**Das Elbstromgebiet – eine starke Region im Herzen Europas**“ verdeutlichten namhafte Repräsentanten von Wirtschaft, Logistik und Tourismus zum diesjährigen Elbschiffahrtstag am 8. September 2006 in Riesa an der sächsischen Oberelbe, dass weiteres de facto Nichtstun zur Erhöhung der ganzjährigen Leistungsfähigkeit der internationalen Wasserstraße Elbe/Labe zu erheblichen und nachhaltig wirkenden Standortnachteilen besonders für die weltmarktabhängige Wirtschaft in Mitteldeutschland und CZ sowie den Flusstourismus hat.

Der hohe Stellenwert, den diese vom **Verein zur Förderung des Elbstromgebietes** (Hamburg), dem **Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein** (Dresden) sowie der **Industrie- und Handelskammer Dresden** vorbereitete und getragene Versammlung auch für die Politik hat, kam besonders durch die Anwesenheit des **Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Prof. Dr. Milbradt**, des **Vizeministers für Verkehr der Tschechischen Republik, Ing. Vojtech Kocourek** und der **Parlamentarischen Staatssekretärin** beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung **Karin Roth** zum Ausdruck.

Herzlich begrüßt durch die **Oberbürgermeisterin** der gastgebenden Stadt Riesa, Frau **Gerti Töpfer**, hörten dann im bis auf den allerletzten Platz gefüllten großen Saal der Stadthalle „Stern“ die über 180 Anwesenden mit wachem Interesse die politischen Statements.

Mit starkem Applaus wurden die Ausführungen von Sachsens **Ministerpräsident Prof. Dr. Milbradt** aufgenommen, der die große Identifikation der Sachsen mit ihrem „großen Fluss“ als wichtigster Wasserstraße betonte. Ausdruck dafür sei auch, dass der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V., die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH mit **Kpt. Detlef Bütow** als Geschäftsführer wie auch die IHK Dresden als Mitveranstalter dieses bundes- und europapolitisch bedeutsamen Elbschiffahrtstages auftreten. Der Freistaat ist gewillt, der Elbe als Wasserstraße eine noch größere Bedeutung zukommen zu lassen, da der Gütertransport per Binnenschiff bedeutend ressourcenschonender und umweltfreundlicher ist.

„Doch dazu“, so Ministerpräsident Prof. Milbradt weiter, „müssen weitere wichtige Entscheidungen getroffen werden, die teilweise nicht in der Hand des Freistaates liegen. Sie alle wissen, dass Binnenschiffe zum wirtschaftlichen Betrieb auf eine Fahrinnentiefe von 1,60 m angewiesen sind, die an 345 Tagen im Jahr erreicht werden muss. Dieses Maß ist für die Elbe nicht mehr gewährleistet.“

Grund hierfür ist das Jahrtausendhochwasser 2002. In dessen Folge hat die Fahrinne der Elbe durch Sedimentationsprozesse Schaden genommen. Gleichzeitig hat aber der Bund wichtige Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen in diesem Bereich ausgesetzt.“

Bezugnehmend auf die von der Bundesregierung getroffene Festlegung, wonach bis 2010 die Hochwasserschäden der Elbe beseitigt sein sollen, appellierte **Prof. Milbradt** eindringlich an Berlin, dieses Ziel schneller zu erreichen. „**Wir haben bereits mehr als 4 Jahre ins Land gehen lassen – jetzt ist es Zeit, zu handeln!**“

Zur Sicherung eines insgesamt leistungsfähigen Wasserweges vom EU-Binnenland **Tschechische Republik** zu den Nordseehäfen – und dabei insbesondere nach Hamburg – wird nach Aussagen von **Vizeminister Kocourek** als erste Aufgabe der Bau des Stauwehres Decin zwischen 2007 und 2010 gelöst werden, wofür auch u.a. Brüsseler Mittel zur europaweiten Förderung der für die Zukunftssicherung an Bedeutung gewinnenden Wasserstraßen zur Verfügung stehen werden. [HEI]

UNTERNEHMEN BETONEN KATEGORISCH:

„**Wie vor dem Hochwasser 2002“ reicht bei weitem nicht!**

Aufrüttelnde Statements zur Situation ihrer Unternehmen in Bezug zum gegenwärtig völlig inakzeptablen Zustand der Wasserstraße Elbe hielten in einer eindringlichen „Unternehmerrunde“ zum EST 2006 unter der Moderation von **Prof. Dr. Heinrich** (SHV) für die **SIEMENS AG Power Generation Görlitz** deren **Geschäftsführer Dr. Umlauf**, für **Lovochemie a.s. Lovosice (CZ)** und **SKW Piesteritz** Herr **Vorstand Dr. Spevacek**, für die **Hamburger Hafen- und Logistik AG** Herr **Direktor Lütje** und für die **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH** sowie die **Cesko-Saske-pristavy s.r.o. Geschäftsführer Kpt. Bütow**.

So benötigt **SIEMENS Görlitz** für den Transport der im Dresdner Hafen fertig montierten und verpackten Großturbinen mit bis zu 320 t Stückgewicht das verlässlich laufende Binnenschiff nach Hamburg genauso wie die dringend erwartete Fertigstellung einer RoRo-Anlage, um wirtschaftlich eine größere Stückzahl kleinerer Aggregate von der Autobahn auf das mautfreie und ohne weitere kleinstaatliche Genehmigungen auskommende Binnenschiff zu verladen.

Die **Massengut** verladenden Unternehmen (Düngemittel, Futtermittel, Getreide) fordern für ihre Weltmarkt- und Binnenverkehre **verlässliche Liniendienste** auf dem Fluss, die aber nur bei ganzjährig verlässlicher Wassertiefe rentabel betrieben werden können.

Thomas Lütje, dem Prof. Heinrich namens des SHV erst einmal herzlich zu seiner am Vortag erfolgten Wahl zum **Vorsitzenden des VFE e.V.** gratulierte und sich einer produktiven Zusammenarbeit gewiss zeigte, empfand es völlig „außer der Welt“, wenn angesichts der dynamischen Wachstumsraten im Containerumschlag im Hafen Hamburg mit prognostizierten Umschlagszahlen von 18,1 Millionen Standardcontainern im Jahr 2015 die Realisierung einer wettbewerbsfähigen Elbe-Wasserstraße erst im Jahr 2010 erfolgen soll.

„Die Elbe mit verlässlichem Fahrwasser hat das Potenzial zu einer attraktiven Verkehrsachse von Hamburg bis Tschechien“, so **Lütje**. Bei diesen Mengen wird es für Binnenreeder analog zu den Ostsee-Feedern attraktiv, Liniendienste über Magdeburg, Riesa und Dresden bis nach Prag aufzubauen.“ Die Entwicklungspotenziale für die Verkehrsader und für die elbanliegenden Regionen dürfen nicht dadurch ausgebremst werden, dass bürokratische Abstimmungsprozesse zwischen den Verwaltungen die Realisierung der Maßnahmen für eine barrierefreie Elbschiffahrt auf unbestimmte Zeit verzögern! [VFE/RED]

ZUR STÄRKUNG DES MARITIMEN STANDORTES DEUTSCHLAND:

An der gesamten Elbe schnell handeln!

Der gegenwärtige Ausbau- und Unterhaltungszustand der gesamten deutschen Elbe oberhalb Hamburgs schränkt die Wettbewerbsfähigkeit besonders der transportintensiven Unternehmen weiter gravierend ein, entwertet getätigte Investitionen, stellt beabsichtigte neue Unternehmensansiedlungen bzw. Standorterweiterungen an der Mittel- und Oberelbe

nachhaltig in Frage und steht einer ökologisch günstigen Bewältigung des immens steigenden Güterverkehrs in den nächsten Jahren gerade im sächsisch-böhmischen Elbtal entgegen.

Das dem Elbschiffahrtstag durch die **LUB Consulting GmbH** vorgelegte **unabhängige Gutachten** zu Möglichkeiten, die Elbe stärker zur Entlastung der Straße nutzbar zu machen, weist in überzeugender Weise auf, **welch hohes Transportpotenzial die Elbe hat**, sofern den wasserbaulichen Anforderungen nachgekommen wird.

Im Einklang mit den Empfehlungen des Gutachtens sprach sich der **Elbschiffahrtstag 2006 einmütig** für folgende Handlungsempfehlungen aus:

Handlungsempfehlungen

Abstimmungsprozeduren bei Instandhaltungsmaßnahmen vereinfachen und beschleunigen. Dies kann z.B. durch geänderte Abgrenzung der Schadensklassen erfolgen, die bei vergleichsweise geringfügigen Instandhaltungsmaßnahmen den Abstimmungsaufwand reduzieren.

Schaffung einer Plattform für die binnenschiffahrtsaffine Wirtschaft im Elbstromgebiet. Dies sollte im Sinne einer Vernetzung der bestehenden lokalen bzw. regionalen Initiativen erfolgen (z.B. VFE, VHdS und SHV). Diese Plattform sollte im geplanten Fachbeirat der Wirtschaft zum Masterplan Güterverkehr und Logistik vertreten sein und eine enge Abstimmung mit dem „Forum Binnenschiffahrt und Logistik“ vorsehen.

Stärkere Einbindung der Binnenschiffahrt in die Entwicklungsplanung des Hamburger Hafens mit dem Ziel der Stärkung des maritimen Standortes Deutschland. Vorrang sollte die detaillierte Prüfung der auf der Mittelelbe vorhandenen Kapazitätsreserven im Containerverkehr haben, da sich die Hinterlandverbindungen in diesem Marktsegment künftig noch stärker als Merkmal im Standortwettbewerb der Seehäfen ausprägen werden. Daher wird es künftig umso wichtiger, vorhandene Kapazitäts- bzw. Entwicklungspotenziale und somit die Binnenschiffahrt – gleichwertig neben Schiene und Straße – optimal zu nutzen.

Liniendienste auch für konventionelle Binnenschiffsladungen einrichten, um auch bei Niedrigwasserständen verlässliche Transporte anbieten zu können. Hierfür bedarf es gemeinsamer Anstrengungen der Verlager, Binnenhäfen und Schiffahrtsunternehmen. Die Erfahrungen, die bei Liniendiensten im Container- sowie Großraum- und Schwerguttransport gewonnen wurden, sollten hierfür genutzt werden. Die Umsetzung könnte z.B. in einem Pilotvorhaben umgesetzt werden, das durch Fördermittel tangiert wird.

Planfeststellungsverfahren für Streichlinienkorrektur im Bereich der Erosionsstrecke zwischen Coswig und Mühlberg eröffnen. Nur nach der in diesem Genehmigungsverfahren enthaltenen Umweltverträglichkeitsuntersuchung können die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt sicher beurteilt und ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen geplant werden.

Planfeststellungsverfahren Stadtstrecke Magdeburg mit dem Ziel einer objektiven und ergebnisoffenen Prüfung wiederaufnehmen. Sollte dieses Verfahren zu dem Ergebnis kommen, dass die Strombaumaßnahmen an der Stadtstrecke vertretbar sind, sollte diese Maßnahme realisiert werden, um den bereits nachgewiesenen wirtschaftlichen Nutzen in der Praxis tatsächlich realisieren zu können.

Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Fertigstellung der Buhnenverlängerung zwischen Dömitz und Hitzacker. Nur mit Fertigstellung dieser Strecke kann die Wirksamkeit des Gesamtsystems der Niedrigwasserregulierung auf der Elbe im vollen Umfang erreicht werden.

Die neu abzustimmenden und zu beschließenden Maßnahmen sollten in einen ganzheitlichen **Entwicklungsplan Elbe** einfließen, der alle gesellschaftlichen – insbesondere wirtschaftliche und ökologische Belange hinreichend berücksichtigt und die Elbe als naturnahe und von der Sache her potenziell leistungsfähige europäische Wasserstraße nachhaltig sichert. [VFE]

GROBER TAG IM HAFEN ROBLAU:

„FRITZ“ ist nun Blau/Rot

Am 5. September 2006 war es endlich soweit: Mit offizieller Prominenz und freundlichen Reden wurde der Schriftzug „FRITZ“ des in den Farben der SBO-Firmengruppe neu gewandeten 70 t Vollportalkran am Kai des Industriehafens Roßlau feierlich enthüllt.

Staatssekretär Dr. Gottschalk aus dem Sachsen-Anhaltinischen Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr brachte in seinem Grußwort nicht nur die guten Wünsche des Ministerpräsidenten sondern auch seine Freude und Anerkennung zum Ausdruck, dass die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe ohne Fördermittel mit der aufwändigen Rekonstruktion des 70 t-Kranes erstmals im rechtselbischen Hafen Roßlau stabile Voraussetzungen für den an Bedeutung gewinnenden Container-Umschlag geschaffen haben. Es versteht sich, dass gleichermaßen **Ministerialdirigent Dr. Rohde** vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, **Roßlaus Bürgermeister Koschig** und **SBO-Geschäftsführer Kpt. Bütow** ihre Genugtuung zur Inbetriebnahme des Kranes zum Ausdruck brachten.

Von nun an wird „Fritz“ allerlei Güter mit einer Gesamttonnage von bis zu 70 t bei maximaler Ausladung von 11 m mühelos über die Kaikante schweben lassen.

Bevor er jedoch in seine neue Heimat, den Hafen Roßlau, kam, verbrachte er viele Jahre seines Lebens im Hafen Köln-Mühlheim. Im Jahr 1963 wurde Fritz dort für die Verladung von Deutz-Motoren aufgebaut. Seitdem verrichtete er zuverlässig die harte Arbeit im Hafen. Von den Anrainern und Anwohnern wurde er deswegen sehr verehrt und geschätzt und erhielt von ihnen auch seinen Namen. Seine Silhouette prägte 4 Jahrzehnte den Hafen Mühlheim.

Aufgrund der Schließung dieses Rhein-Hafens war er dann jedoch arbeitslos geworden und stellte sogar eine Gefahrenquelle wegen Kaimauerausspülung dar.

Die Entscheidung zur Verschrottung oder zum Verkauf trafen Fritz und alle seine Sympathisanten hart. Kapitän Detlef Bütow von der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH hatte von diesem Schicksal gehört und bot sogleich seine Adoption und den Umzug in den Hafen Roßlau an. Die Details mit dem Eigentümer Häfen und Güterverkehr Köln AG waren schnell besprochen und flugs trat Fritz die Reise auf zwei Gütermotorschiffen über Rhein, MLK und Mittelelbe zum Hafen Roßlau an. Am 27.12.2004 betrat er das erste Mal Sachsen-Anhaltinischen Boden. Eine **Wellness-Kur mit Entrostung, Rostschutzfarbe und Lack durch Mitarbeiter der IHR** brachten eine optische und der anschließende Aufbau durch die Firma **Kranservice Rheinberg GmbH** eine dauerhafte Verbesserung seiner Fitness.

Nun wird „Fritz“ auf mit 16 Bohrpfählen ganz sicher gemachten Grund seine Arbeit verrichten. Dazu wünschen wir immer genügend Güter in seinem Greifer (respt. spreader); also: alles Gute für die Zukunft! [DIANA]

AB IN DIE KISTE !

Der Container wurde 50 Jahre alt

Am 26.04.1956 wurden erstmals 58 Container auf einen umgebauten Öltanker verladen und von Port Newark bei New York nach Houston in Texas transportiert. Dies war die Geburtsstunde der Containerisierung.

Vater der heute in einer Stückzahl von über 400 Mio TEU in den Häfen umgeschlagenen Blechkisten ist **Malcom Mc Lean**. Der Bauernjunge aus North Carolina gründete 21-jährig mit dem Kauf eines gebrauchten LKWs sein erstes Unternehmen, das zu Amerikas zweitgrößtem Fuhrunternehmen heranwuchs. Bereits im Jahr 1937 kam ihm erstmals die Idee, Transportbehälter zu benutzen, als er selbst am LKW-Steuer saß und so lange warten musste, bis die Baumwollballen mit der Sackkarre vom LKW auf das Schiff verladen waren. Noch lag

aber ein weiter Weg bis zum Container vor ihm. Dazu musste er selbst Reeder werden: 1955 verkaufte er deshalb sein Fuhrunternehmen und kaufte eine Tankerreederei in Mobile, Alabama.

Denn Land- und Seetransporte durften damals in den USA nicht in einem Unternehmen vereint sein. Dass beides dennoch eng zusammen gehört, geht auch aus einem bekannten Ausspruch von ihm hervor: „**I don't have ships, I have seagoing trucks.**“ Passend dazu benannte er später seine **Reederei** in „**Sea-Land**“ um, die heute Teil der weltgrößten Reederei Maersk ist.

Anfang der 60er Jahre bot McLean dem amerikanischen Verteidigungsministerium seine Hilfe bei der Versorgung der Armee in Vietnam an. Er ließ einen Containerhafen bauen und schickte Container auf seinen Schiffen dorthin. Damit war eine schnelle und kostengünstige Versorgung sichergestellt.

Am 05.05.1966 kam dann **erstmal ein Containerschiff** - MS „FAIRLAND“ – **in einem deutschen Hafen an (im Bremer Überseehafen)**. Bereits ein Jahr später wurden die ersten Vollcontainerschiffe in Deutschland gebaut. Das Maß für die Globalisierung heißt heute: 6,1 m x 2,4 m x 2,6 m, was einem TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) entspricht. Die Containerisierung hat das weltweite Transportwesen leistungsstark und wirtschaftlich gemacht. Eine genormte Blechkiste hat die Welt verändert. [CONTI/RED]

SHV-FACHEXKURSION NACH ANTWERPEN & ZEEBRÜGGE:

In belgischen Seehäfen zu Gast

Dass die „volle Busladung“ sächsischer Unternehmer recht mangelhafte Vorstellungen vom Königreich Belgien hatte, stellte sich zwar schon auf den Autobahnen zwischen Dresden-Köln-Aachen-Antwerpen mittels 13 Quizfragen heraus (Wo befand sich das weltweit erste Börsengebäude? Wie hoch ist die tägliche Autoverladekapazität in Zeebrügge? Welche belgische Stadt hat die meisten Einwohner? etc), komplettes intensives Staunen gab es dann jedoch bei den geführten Besichtigungen der Welt-Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge!

Riesige Felder zur See werden mit neuen Kais an neuen Hafenbecken über neue Schienenanbindungen und intensiv geförderte leistungsfähige Binnenwasserstraßen mit dem Europa-Hinterland verbunden.

So z.B. erfuhren „hautnah im ISPS-Bereich“ die sehr interessierten SHV-Mitglieder (Exkursion war überbucht; erstmals gab es im Vorfeld dieser Juli 2006-Fachexkursion eine Warteliste!) dass Zeebrügge sogar zu dem größten Autohafen der Welt gewachsen ist, mit mehr als 1,7 Mio. Neuwagen, die zu allen Bestimmungen und von allen Herkünften in und außer Europa verschifft werden.

Atemberaubend auch das unmittelbare Erleben des spezialisierten RoRo-Verkehrs am Distributionsterminal von Stora Enso, dem größten Papierhersteller der Welt!

Damit die Umladebewegungen dieses wertvollen Produkts auf ein Mindestmaß beschränkt werden müssen, wurde ein revolutionäres Logistikkonzept entwickelt: die StoraEnso Cargo Unit, ein besonders grosser Container mit einer Kapazität bis zu 80 Tonnen. Die Fracht kommt aus Göteborg mit Fähren und wird in Zeebrügge in Blockzüge oder in Standardcontainer umgeladen, die weltweit verschifft oder per Eisenbahn ihren innereuropäischen Weg nehmen.

Vier erlebnisreiche Tage bei freundlichster und achtungsvoller Aufnahme durch die belgischen Repräsentanten in den Häfen bleiben in guter Erinnerung, zumal erste zukunftsorientierte Kontakte von belgischen zu SHV-Mitgliedsunternehmen geknüpft werden konnten.

[FH]

SHV IM ALBERTHAFEN:

Viel Reis für Drachen „Sarah“

Ein steifer Nordwest-Wind ließ das Elbwasser im Becken des Alberthafens Dresden ganz ordentliche Wellen schlagen, als am Abend des 22. August d.J. der SHV zusammen mit der Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG zum 104. Wirtschaftstreffen eingeladen hatte. Nicht nur angelockt vom Duft der Rostbraterei und dem eigens zu diesem frischen Sommerabend auf einem Schubleichter mit Elbe-Baggerkies gestalteten „schwimmenden Strand“ folgten über 70 SHV-Mitglieder und Gäste der Einladung: Ein ganz außergewöhnliches Ereignis sollte nämlich die Erschienenen in Bann ziehen!

Zunächst hieß **Kpt. Detlef Bütow** in seinem Amt als Vorsitzender des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. die der kräftig wehenden Brise trotzenen Teilnehmer herzlich willkommen, welche nun gleich zu einer Taufgemeinde mutieren sollten. Auf ging's paar Meter zum Nordkai, wo in Reichweite des Auslegers des 45 t-Kranes Nr. 2 festlich geschmückt ein nagelneues, weiß glänzendes Drachenboot aufgebockt war.

Für den sich in Deutschland und Tschechien sowie künftig auch im schwarz-afrikanischen Kenia engagierenden **Drachenbootverein Elbe/Labe (DVEL e.V.)** sponsorte die **Fa. Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG** dieses elegant-schnittige Boot, welches nun nach original chinesischem Zeremoniell auf den Glück verheißenden Namen „Sarah“ unter den freudvoll strahlenden Augen des **DVEL-Chefs Siegfried Piesker** getauft wurde. Duftstäbchen brannten um das Boot, auf das nun begleitet von weihevollen Sprüchen kiloweise Reis (nicht Gen manipulierte Sorte!) gestreut wurde.

Eine VIP-ausgewählte erste Mannschaft – darunter **Polizeipräsident Dieter Hanitsch** - griff später tapfer zu den Rudern und brachte unter den Trommelschlägen einer versierten DVEL-Sportlerin das Drachenboot „Sarah“ auf seiner Jungfernfahrt sicher durch die Wellen des Alberthafens.

Auf dem „schwimmenden Strand“ informierte **Thomas Groß, GF der Hülskens Wasserbau GmbH & Co. KG** über jüngste Aktivitäten seines bekannten Unternehmens speziell an der Oberelbe in Sachsen und Böhmen, wonach auch an diesem SHV-Abend die zahlreich Erschienenen sehr rege Gelegenheit nahmen, geschäftsbefördernde Gespräche an Bord des Schubleichters zu führen. [FH]

KLIMAWANDEL UND ELBE-WASSER:

Kommt nun ein „Speicherbecken Pirna“ ?

Bekannt gewordene (und sich auch teilweise widersprechende) Klimaprognosen weisen für die nächsten 50 Jahre ein im Entstehen begriffenes „Mitteleuropäisches Trockengebiet“ aus, welches auf Südbrandenburg und den Ostteil Sachsens (weitestgehend die Sächsische Niederlausitz und die Oberlausitz) territorial bezogen ist. Dabei wird die Zunahme kurzzeitiger heftiger Regenfälle (tw. unwetterartig) wie auch langzeitiger Trockenperioden prognostiziert.

Jüngste Untersuchungen der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) haben jedoch ergeben, dass die Niedrigwasserereignisse der zurückliegenden Jahrzehnte auf der Elbe weniger ausgeprägt waren, als dies in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts der Fall war. Auch wenn die letzten Jahre den Eindruck erweckten, dass extreme Niedrigwasser auf der Elbe immer weiter zunehmen, so zeigt nicht nur das aktuelle Abflussjahr, dass der Trend eindeutig hin zu weniger extremen Niedrigwasserabflüssen tendiert.

Im Rahmen einer Studie zum „Einfluss von Klima- und Landnutzungsänderungen mittels statistischer Niedrigwasseranalyse“ hat die Bundesanstalt für Gewässerkunde im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes statistische Niedrigwasseranalysen für ausgewählte Pegel durchgeführt. Um die Ergebnisse richtig zu bewerten, muss man beachten,

dass die Gebirgskette von Zittau über Schmilka (Großer Winterberg) bis Ost- und Westerzgebirgskamm seit Jahrtausenden eine Wetterscheide markiert, wobei das für die Elbe in Sachsen entscheidende Quell- und Zuflussgebiet im Riesengebirge und im Böhmisches Becken/Böhmerwald südlich des prognostizierten Trockengebietes liegt. Und hier haben die Niederschlagsmengen zugenommen. Die Ursachen für die seit den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrhunderts seltener vorkommenden extremen Niedrigwasserereignisse entlang der Elbe sind nach Erkenntnis der Bundesanstalt vor allem auch auf die Wirkung des Talsperrenbaues im Moldau- und Egergebiet in der Tschechischen Republik zurückzuführen. Durch die Tal-perren ist es möglich, in trockenen Sommern einen Mindestabfluss zu gewährleisten. Für die nächsten 10 – 20 Jahre kann davon ausgegangen werden, dass die prognostizierten veränderten klimatischen Bedingungen für die Wasserführung der Elbe am Oberlauf nicht signifikant sind und die bisherige Schwankungsbreite der Elbe-Wasserführung nicht nennenswert erweitern werden.

Für Langzeitplanungen (40 bis 80 Jahre) bezüglich der Stabilisierung des Elbe-Wasserdurchflusses (Trinkwasserversorgung, Schifffahrt, Naturerhalt im Elbtal) erscheint es unter Annahme „kurzzeitiger Starkregen/Hochwasser – langfristige Trockenheit/Niedrigstwasser“ jedoch für die Elbe in Sachsen als dringlich geboten, Planungen aus den 1930er Jahren zur Schaffung eines Elbwasser-Speicherbeckens neben dem Fluss zwischen Pillnitz und Pirna neu zu bewerten. Damalige baureife Planungen sahen vor, in Hochwasserperioden ca. 128 Mio m³ in einem Seitenspeicherbecken aufzunehmen (was unterhalb von Pillnitz hochwasser-dämpfend ist) und in Niedrigwasserzeiten als Zuschusswasser abzugeben; Elektroenergieerzeugung inklusiv! Die gegenwärtige Planfeststellung zum „Vorhaben Kiessand Pirnaer Elb-bogen ...“ mit 5 rechtselbisch bewilligten Kiesfeldern (vgl. Amtsblatt Dresden Nr. 23 vom 1. Juni 2006) bietet hervorragende Voraussetzung für eine spätere (nach der Auskiesung) Nutzung dieser Flächen als Reservoir für Elbe-Zuschusswasser. [HEI/BFG]

„BILD dir deine Meinung“:

Unsere Elbe – lebendige und naturnahe Wasserstraße

Anlässlich des Elbschiffahrtstages am 8. September 2006 in Riesa druckte die BILD-Zeitung mit Farbbildern von Güterschifffahrt und –umschlag gut aufgemacht folgenden Beitrag:

„Über 1 Mio. Menschen aus Nah und Fern erleben heute jedes Jahr von einem Schiff aus die Naturschönheiten des Elbtales in Sachsen und Böhmen: prächtiges Grün der weiten, un bebauten Elbauen, barocke Prachtbauten am Fluss besonders im Dresdner Raum, spektakuläre Felsschlüchte im engen Elb-Cañon zwischen Stadt Wehlen und dem über der Elbe (die hier nun Labe heißt) auf festem Granit thronendem Schloss Decin (Tetschen). Und da freut man sich besonders, wenn auf der Elbfahrt anderen Schiffen mit fröhlich winkenden Touristen oder Güter schleppenden Schubverbänden und Motorschiffen begegnet wird, die den Fluss beleben. Ja, die Elbe ist seit über 1000 Jahren nicht nur Trinkwasserreservoir, Fischgrund und Badegelegenheit sondern vor allem auch eine lebendige Wasserstraße, die den am Fluss lebenden und arbeitenden Menschen wirtschaftliche Existenzgrundlage ist. Dabei sind aus heutiger Sicht die Gütertransporte per Binnenschiff – sowohl von Massengütern wie Getreide, Kiessand, Düngemitteln oder Schrott, als auch von Großturbinen, Flugzeugteilen, Windkraftanlagen und stark zunehmend Containern – vor allem im Vergleich zum Transport auf der Straße außerordentlich Umwelt schonend. Gütertransporte auf der Elbe per Binnenschiff entlasten die Straßen – und die an ihnen wohnenden Menschen – von Lärm, Erschütterungen sowie lebensbedrohendem CO₂ und Stickoxidausstoß.

Ein einziger, flachgehender Schubverband (1 Schubschiff mit zwei Schubleichtern), der die Flusslandschaft angenehm belebend zwischen Torgau und Schöna fast lautlos dahintuckert, entlastet z.B. die geschundenen Straßen über das Erzgebirge von rund 100 LKWs (Lastkraftwagenschlange von über 2 Km!)

Natürlich benötigen die Schiffe dafür Wasser, damit sie schwimmen, d.h. fahren können! Eine ganzjährige Wassertiefe in der Fahrrinne von mindestens 1,60 m ist dafür Voraus-setzung,

wobei die Fahrrinne, um gefahrlos aneinander vorbeifahren und mit dem Seitenrad-dampfer auch in Pillnitz oder Bad Schandau wenden zu können, 50 m breit sein muss. Obwohl eine so erhaltene und laufend gepflegte (Baggerung, Ausbesserung der Buhnen und Uferbefestigungen) Fahrrinne auch Voraussetzung für schnell abfließendes Hochwasser ist, wurde nach der verheerenden Hochflut 2002 ein **Nichtstun an der Lebensader Elbe aus Berlin** politisch verordnet!

Die Fahrrinne versandete, Schifffahrt war nicht mehr zuverlässig wirtschaftlich kalkulierbar, die Reedereien zogen viele ihrer Schiffsgefäße von dieser Elbe ab, um sie auf stauregulierter Mosel, dem Rhein und den immer tiefes Fahrwasser bietenden westdeutschen Kanälen einzusetzen. Allein die sächsischen Binnenhäfen Dresden, Riesa und Torgau konnten dadurch im Jahre 2005 über 200.000 Tonnen Güter nicht mit dem umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Binnenschiff transportieren lassen, sondern mussten die überfüllten Straßen mit 16.000 LKWs zusätzlich belasten; eine Truck-Schlange Stoßstange an Stoßstange von Leipzig nach Bremen oder von Dresden nach Hannover!

Die über 150 Vertreter aus Wirtschaftsunternehmen und Institutionen, die sich am 8.09.2006 in Riesa zum diesjährigen Elbschifffahrtstag versammeln, um dem „Elbstromgebiet als einer starken Region im Herzen Europas“ größere Aufmerksamkeit zu verschaffen, vertrauen dabei auch auf die vorjährige Aussage der deutschen Bundeskanzlerin, die in einem persönlichen Brief an den Verein zu Förderung des Elbstromgebietes, welcher zusammen mit dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. Veranstalter des Elbschifffahrtstages ist, ihre „Unterstützung zusagt, die Elbe zu einer europäischen Binnenwasserstraße mit besseren und stabileren Fahrwasserverhältnissen weiter zu entwickeln!“ [BILD/FH]

ZAHLEN UND FAKTEN

* Im Vertrauen auf die Verwirklichung des im BVWPI 92 festgeschriebenen Ausbauzieles der Elbe (an 345 Tagen 1,60 m tiefe Fahrrinne) investierte der Freistaat Sachsen in die Infrastruktur der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH in Dresden, Riesa und Torgau seit 1995 rund 67 Mio. €

* 45 private Wirtschaftsunternehmen, die heute in den Häfen tätig sind, investierten ihrerseits im Vertrauen auf eine leistungsfähige trimodale Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene und hier vor allem Wasserstraße) **weitere ca. 55 Mio. €**

* Damit sind heute direkte 562 Arbeitsplätze in den Häfen dauerhaft gesichert (davon 29 AzuBi), die indirekt noch ca. 1.600 Arbeitsplätze im Hafenumfeld sichern (div. Dienstleister z.B. Fuhrunternehmen)

* Diese Unternehmen der sächsischen Hafenwirtschaft erzielen einen **Umsatz von** rund 122 Mio. €p.a.

* Die **Verkehrsleistung via Elbe** im Bereich Magdeburg bis zur Tschechischen Republik betrug im Jahr 2004 3.459.000 t und in 2005 gleich 4.279.000 t. Das ist eine **Steigerung auf 122 %**.

Die Verkehrsleistung 2005 auf der Elbe entlastet damit die Straße von 213.950 LKWs á 20 t; das sind 3.851 Km LKWs Stoßstange an Stoßstange; **etwa 5 mal die Strecke zwischen Hamburg-München!**

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 III. Quartal 2006 wurde auf dieser Grundlage als neues Vereinsmitglied durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

* Fa. die flotte Schiffsgastronomie GmbH Tel: 0351-4850435
Herr Jeffrey Pötzsch FAX: 0351-4850440
An der Frauenkirche 5 E-Mail: INFO@flotte-souvenire.de
01067 Dresden Internet: www.flotte-souvenire.de

Auch der OBERELBE-HAFENBRIEF sagt: „Herzlich willkommen an Bord des SHV!“

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 10.10.2006 104. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“;
19.00 Uhr Präsentation der Firma IPRO Dresden
- 07.11.2006 105. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“;
19.00 Uhr Präsentation der Firma „die flotte Schiffsgastronomie GmbH“
- 05.12.2006 Dämmerchoppen im Traditions-Schleppkahn „Waltraut“;
18.00 Uhr anschließend 106. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“
- 16.01.2007 SHV-Mitgliederversammlung in der „Weißen Messe“;
19.00 Uhr anschließend 107. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *„Wenn die Deutschen „Nichtstun“ sagen, meinen sie damit immer noch mehr das Tun als das Nichts“ [Cavaluzzi]*
- * *„Über das Ziel hinauszuschießen ist ebenso schlimm, wie nicht ans Ziel zu kommen“ [Konfuzius]*
- * *„Weise ist der Mensch, der nicht den Dingen nachtrauert, die er nicht besitzt, sondern sich der Dinge erfreut, die er hat“ [Epiktet]*

* *„Gib den Menschen einen Fisch und du ernährst sie einen Tag. Lehre sie das Fischen und du ernährst sie ein Leben lang“ [Weisheit aus Fernost]*

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 – 201 (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