



DER OBERELBE H A F E N B R I E F

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 37 (2/2007)

EUROPAWOCHE-N-WORKSHOP DES SHV IN USTI N.L. :

„Der SHV vernetzt Sachsen und Böhmen im Ringen um eine zukunftstaugliche Elbe/Labe“

Zum 5. Mal in Folge veranstaltete der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V., im Rahmen der Europawoche auch 2007 unter **Schirmherrschaft des sächsischen Ministerpräsidenten Prof. Dr. Milbradt** einen ganztägigen Workshop, der im 50. Jahr der Römischen Verträge unter dem Motto „**Interregional, grenzüberschreitende Zusammenarbeit braucht leistungsfähige Verkehrswege**“ stand.

Im bis auf den letzten Platz gefüllten Jugendstil-Saal des Gesellschaftshauses Schloss Vetruse hoch über der Elbe/Labe in Usti n.L. betonten die hochrangigen Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowohl der Tschechischen Republik als auch des Freistaates Sachsen /bzw. der Bundesrepublik Deutschland unisono, dass zur künftigen Bewältigung der immens wachsenden Güterströme gerade im Europäischen Verkehrskorridor IV zwischen Dresden und Decin / Usti n.L. eine effektivere Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße in der Gesamtlogistik bei zunehmender Einbindung des Binnenschifftransportes in die Transportkette erforderlich ist.

Zur Eröffnung des Workshops betonte der SHV-Vorsitzende und Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe, **Kapitän Detlef Bütow**: „Was es bedeutet, wenn die Elbe ausreichend schiffbar ist, zeigten die ersten vier Monate dieses Jahres, in denen die sächsischen Häfen bereits die gesamte im Vorjahr über Kaikante vollbrachte Leistung umgeschlagen haben.“ Das anschließend eintretende Niedrigwasser zeigte mit seinen zurückgehenden Transportmengen gleichzeitig, dass es darauf ankomme, die Tauchtiefenverhältnisse der Elbe schnellstens zu verbessern.

Der sächsische **Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit Thomas Jurk** betonte dabei in seinem Grußwort die mit der getroffenen Vereinbarung über „die Zusammenarbeit und die verkehrlichen Ziele und Maßnahmen für die Elbe-Wasserstraße bis zur Staustufe Geesthacht bei Hamburg“ geschaffene gute Grundlage für den weiteren Ausbau der trimodalen Elbehäfen in Sachsen und Nordböhmen. So sind allein für die Fitnesskur der Häfen Dresden, Riesa und Torgau aufgrund deren immens wachsender Bedeutung bei der Bewältigung des Seehafen-hinterlandverkehrs bis zum Jahre 2013 über 30 Mio. € Investitionen beschlossen worden.

In einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Tiefensee hatte zuvor der sächsische Wirtschaftsminister darauf hingewiesen, „dass der lange Zeitraum von 8 Jahren (nach dem Hochwasser von 2002) bis zur Wiederherstellung des Status quo für Sachsen und für Ostdeutschland und seine speziellen Herausforderungen nicht sachgerecht sind“ und die dringliche Bitte ausgesprochen, „dass die Reparatur- und Unterhaltungsmaßnahmen an der Elbe zügiger als bisher geplant durchgeführt werden, **damit deutlich vor dem Jahr 2010 wirtschaftliche Schifffahrtsverhältnisse auf der Elbe erreicht werden können.**“

Hohe Wertschätzung erfuh die langjährige aktive Arbeit des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) durch das Statement von **Tomás Podivinský, Generalkonsul der Tschechischen Republik in Dresden**: „Es ist mir eine besondere Freude Sie anlässlich der diesjährigen Europawoche in diesen schönen Räumlichkeiten begrüßen zu dürfen. Es wäre kürzer – und vor allem passender zu sagen: „liebe Freunde“, denn der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. gehört nicht nur zu den erfolgreichen sächsischen Investoren in der Tschechischen Republik, sondern er hat im Laufe seiner Tätigkeit in Tschechien sowohl viele Fachkollegen als auch Freunde gewonnen.“

Podivinský hob hervor, dass die **Aktivitäten des SHV** zusammen mit den Investitionen der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH in Decin und Lovosice „gemeinsame Interessen und Bestrebungen **beim Zusammenwachsen von Sachsen und Böhmen miteinander vernetzt** haben“ zum gemeinsamen Vorteil im EU-weiten Wettbewerb. Wie bei der grenzüberschreitenden Autobahn A 17/D 8 (Dresden-Usti n.L.-Prag) wird es auch beim geplanten und dringend benötigten Elbe-Stauwehr Decin-Loubi gelingen, den „Füchsen, Fröschen, Fischen und sogar den Fledermäusen ihre natürlichen Lebensräume zu sichern“.

Bei heute bereits an der Leistungsgrenze ausgelasteten Schienenwegen im Elbcañon zwischen Pirna und Decin – so der Konzernbeauftragte der DB AG, **H.J. Lücking** – und der zunehmend frequentierten grenzüberschreitenden Autobahn A 17/D 8 Dresden-Prag (mit ihren durch den Zubringerverkehr in Böhmen die Umwelt und die Menschen belastenden Konsequenzen des LKW-Straßen-Verkehrs) bieten Ausbau mittels Stauregulierung und wesentlich intensivere Nutzung der Elbe Wasserstraße die Voraussetzung für eine wirtschaftlich machbare wie ökologisch absolut vorteilhafte Bewältigung besonders des Seehafenhinterlandverkehrs sowohl für die Tschechische Republik als auch für Sachsen.

Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe verbessern !

Angesichts des Klimawandels bis zum Jahr 2100 und der für das Elbe/Labe-Einzugsgebiet wahrscheinlichen Zunahme der Niederschläge im Winter- und Frühjahr bei länger anhaltenden Trockenperioden im Sommer/Herbst gewinnt auch aus ökologischer Sicht zum Erhalt der gegenwärtigen Feuchtgebiete mit ihrer geschützten Fauna und Flora die Stauregulierung der Elbe/Labe an Bedeutung.

In diesem Kontext hob **Thomas Menzel, Präsident der WSD Ost**, die Bedeutung von Rückhaltebecken hervor, mit deren Hilfe man sowohl Hochwässer besser auffangen als auch in wasserarmen Zeiten der Schifffahrt Wasser zuschießen könne. Irgendwann würden auch die Umweltschützer begreifen (müssen !), dass ein geregelter Abfluss die vielfältige Natur an der Elbe erhalten hilft.

„Um unsere Binnenschiffsflotte zu modernisieren und für den Wettbewerb in Europa zukunftsfruchtig zu ertüchtigen, benötigen wir die Gewissheit“, so der Geschäftsführer einer der größten Binnenreedereien (EVD) der Tschechischen Republik, Herr **Lukás Hradský** auf dem Workshop, „**dass ganzjährig von Prag bis Hamburg mindestens 1,60 m Fahrwassertiefe durch entsprechende Unterhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen gewährleistet werden.** Die Verlässlichkeit der Schifffahrtsbedingungen der Elbe sind entscheidend für die Existenz der tschechischen Schifffahrtsbetriebe.“

Steigende Lohn- und Fixkosten aber auch der Konkurrenzdruck von Bahn und Straßenverkehr bereiten den tschechischen Reedereien große Schwierigkeiten, die mit höheren Transportkosten nicht ausgeglichen werden können. Tiefere Abladung und kürzere Hafenliegezeiten könnten diesen Druck zwar mildern, aber nicht beseitigen.

Daher ist eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse unterhalb von Usti n.L. unerlässlich.

Seit Jahrzehnten sind die Schiffe der Elbe dem Fluss angepasst, jetzt kommt es darauf an, die Elbe den Schiffen und ihren Auslastungsbedingungen anzupassen. Die Schifffahrt ist in echter Gefahr, wenn die Tauchtiefenverhältnisse nicht verbessert werden.“

Insgesamt machte die ganztägige Veranstaltung unter Leitung von **Kpt. Detlef Bütow** deutlich, dass eine Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur – so auch betont durch **Thomas Menzel** – Präsident der WSD Ost, **Michael Lohse** – Präsident der IHK Chemnitz, den Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn **Hans-Jürgen Lücking** und **Mgr. Vit Simonovsky** vom Verkehrsministerium der Tschechischen Republik – in Einheit von Schiene, Wasserstraße und Landstraße zwischen Sachsen und Böhmen dringend nötig ist, um den enorm wachsenden Seehafenhinterlandverkehr ökologisch wie wirtschaftlich akzeptabel zu bewältigen und damit Arbeitsplätze sowohl in Nordböhmen als auch in Sachsen im weltweit sich verschärfenden Wettbewerb zu sichern.[HEINRICH]

* *
*

DISKUSSIONSSPLITTER VOM SHV-WORKSHOP:

CZ sieht auch Deutschland in der Pflicht

Vit Simonovsky, Direktor der Abteilung Binnenschifffahrt im tschechischen Verkehrsministerium:“Die Elbe ist für unser Land und seine Ex- und Importtransporte eine unverzichtbare Transportader. Zwei Drittel aller Transporte gehen über unsere Landesgrenze. Die Modernisierung der Häfen Tschechiens und der Elbe innerhalb unseres Landes durch zwei Staustufen oder auch nur eine lohnt sich nur, wenn auch die deutsche Elbe anschließend besser schiffbar gemacht wird.“

+ + +

Der **Vizepräsident des Tschechischen Verkehrsverbandes** und Vorstandsvorsitzende der CSPL a.s. der größten Reederei Tschechiens, **Jiri Kratochvil**, führte aus: „Die Transportleistungen der Binnenschifffahrt Tschechiens bei den Ex- und Importverkehren schwanken durch die unterschiedlichen Schifffahrtsverhältnisse auf der deutschen Elbe sehr stark. 2001, als günstige Tauchtiefen vorherrschten, transportierten wir 2,6 Millionen Tonnen, im ungünstigen Jahr 2003 dagegen nur 1,276 Millionen Tonnen, wogegen die Transportleistungen innerhalb des stauregulierten Sektors in unserem Land konstant zwischen 600 000 und 800 000 Tonnen liegen. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze der Schiffe der CSPL liegt bei 1,50 m Tauchtiefe. Unterhalb müssen wir die Schiffe aus dem Verkehr ziehen oder sie für fremde Befrachtung in Verkehrsgebiete mit gesicherten Tauchtiefen einsetzen wie auf dem Rhein oder dem deutschen Kanalgebiet.“

Kratochvil führte aus, dass die tschechische Binnenschifffahrt durch lang anhaltende niedrige Tauchtiefen mehrfach in ihrer Existenz bedroht war. Das sei auch der Hauptgrund, weshalb sich der Schiffspark der CSPL von 120 Schubschiffen und 65 Motorgüterschiffen im Jahr 2000 auf 55 Schubschiffe und 50 Motorgüterschiffe im Jahr 2006 verringert habe. Die unsicheren Tauchtiefenverhältnisse der Elbe verhindern Investitionen in die Wiederaufstockung des Schiffsparks, obwohl genügend Güter auf dem Markt sind, die durch Binnenschifffahrt zu transportieren wären.

+ + +

Der Geschäftsführer der Sächsisch-Tschechischen Häfen und **stellvertretende Vorsitzende der Handelskammer Decin, Jiri Aster**, betonte: „Angesichts der Tatsache, dass die Transporte aus Deutschland nach Tschechien um das Dreifache steigen, die Bahn im Elbtal überfordert ist und hier bis 2014 keine Kapazitätserweiterung vorgenommen werden kann, ist der Binnenschifftransport immer wichtiger. Außerdem kann die Bahn nur in geringstem Umfang Schwerlasten und Projektladungen transportieren, so dass die Binnenschifffahrt sich auch hier, entgegen den Behauptungen deutscher wie tschechischer Grüner als ein unerlässlicher Verkehrsträger erweist.“

Aster betonte weiterhin, dass die geplante Staustufe, (wenn sie denn gebaut werde), unterhalb seines Hafens die Tauchtiefe von der deutschen Grenze nach Usti n.L. um 30 Prozent verbessern würde. Gleichzeitig besitze sie ein Potenzial zur Energiegewinnung, dass sämtliche Haushalte Decins mit Energie versorgen könnte. Er hofft, dass die Politik auch in Sachsen und Deutschland dafür Sorge trägt, dem Verkehrsträger Binnenschifffahrt zwischen Hamburg und Usti n.L. eine Zukunft zu geben. [ZfB/CK]

* *
*

transport logistic 2007:

Elbe-Binnenhäfen mit Liniendiensten auf Kurs zu leistungsfähigen Hinterlandhubs

Der großzügig mit eigenem Diskussionsforum ausgestaltete Gemeinschaftsstand des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BöB) in Halle B 4 der weltgrößten Logistikmesse in München war am 13. Juni 2007 zum „Tag des Hafens“ auch Ort der gut besuchten Vortrags- und Diskussionsrunde „**Liniendienste und Projekte der (Elbe-)Binnenhäfen zur Entwicklung als Hinterlandhub**“. Unter gewohnt sachkundiger und lockerer Moderation von **Kpt. Detlef Bütow** (stv. Präsident des BöB und Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH) berichteten **Karl-Heinz Ehrhardt** (Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH), **Klaus Schröter** (Geschäftsführer Hafenbetrieb Aken GmbH), **Heiko Tominski** (Deutsche Binnenreederei AG) und **Stefan Kunze** (Leiter Marketing/Vertrieb der SBO) Neues aus ihren Unternehmen zur Schlüsselfrage, ob und wie bei den oft völlig ungenügenden Tauchtiefen auf der Elbe Schiffsli尼迪enste organisierbar sind.

Ausgehend von der Wahrnehmung, dass sich in Europa die Märkte von West nach Ost verschieben und die mitteldeutsche Wirtschaft starke Zuwächse aufweist, forderte der **Magdeburger Hafenchef Ehrhardt** einen Ausbau der Elbe, um mit „perfekter Trimodalität“ die Binnenhäfen als zukunftsfähige Hinterlandhubs für die Seehäfen voll wirksam werden zu lassen.

Einig war man sich auf dem Podium, dass „mit reiner Krandreherei“ in den Binnenhäfen nichts zu machen ist. Der Standortvorteil der Verbindung von Wasserstraße, Schiene und Straße, den die Binnenhäfen in Deutschland seit über 100 Jahren haben, ist das Fundament, auf dem sie sich heute als Logistiker und Gewerbegebiete zukunftssicher entwickeln.

Um Container 3lagig vom Seehafen Hamburg via Magdeburg nach Sachsen und Böhmen per BiSchi zu bringen, ist die unverzügliche Ertüchtigung der Elbe unverzichtbar, um einen drohenden Kollaps in den Hamburger Überseeterminals angesichts der stürmisch wachsenden Welthandels-Containerflut zu verhindern.

Akens Hafenchef Schröter sah sich mit den bei ihm in 2006 erreichten 160 Schiffs-Abfahrten mit Schwergut und Containern auf einem erfolgreichen Weg zum Linienverkehr mit Sachsen und den tschechischen Häfen in Decin und Lovosice. Inzwischen bietet die Deutsche Binnenreederei AG – so ihr **Containerchef Tominski** – wöchentlich 10 Abfahrten ab Hamburg/Seeterminals, wobei eben ein wirtschaftlicher BiSchi-Transport mit 48 TEU auf der Elbe oberhalb Geesthacht 1,60 m Wassertiefe erfordert. Einig war man sich in der Podiumsdiskussion auch darüber, dass in den Seehafenterminals von Hamburg die Binnen-Schiffe mehr geliebt werden müssen und eine tagelange Stand by Rolle für sie bei der Seeschiffabfertigung nicht länger hinnehmbar ist, wenn in Zukunft statt der gegenwärtig mageren 2 % vielmehr 15 % bis 20 % des über die Weltmeere anschwellenden Containervolumens per Binnenschiff ins Hinterland notwendigerweise zu bringen sind.

Mit der Garantie kürzerer Abfertigungszeiten in den Elbe-Häfen und unbedingter Zuverlässigkeit der Schiffsabfahrten hat die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH auf der Basis der Eigencharterung von Schiffsraum (MS „Diana“ und MS „Helga“) als Hafen- und Umschlagbetrieb neue Wege zur Wiederbelebung von Linienverkehren auch für Massengut erfolgreich beschritten.

SBO-Vertriebschef Kunze berichtete, dass von Januar bis Mai d.J. allein mit den so per Schiff transportierten über 21.000 t Schrott und Flussspat im paarigen Verkehr nach Plan zwischen Magdeburg und Dresden immerhin über 1.050 LKW-Fahrten die Straße und die Umwelt nicht belasteten. „Diesen Weg des de facto eigenen Werksverkehrs per BiSchi wollen wir auch elbaufwärts nach Decin und Lovosice in Zukunft ausdehnen.“ Dabei gilt es, über ein Marco-Polo Förderprogramm der Europäischen Union Zuschüsse für den weiteren Ausbau der Pendelverkehre zu erschließen. Sobald diese Zuschüsse als Anfangsfinanzierung für die Verkehre bewilligt sind, sollen die Pendelverkehre zu den tschechischen Partnerhäfen intensiviert werden. Gefragt sind diese Verkehre insbesondere für Massengüter wie Eisen- und Stahlschrotte, Flussspat, Düngemittel, Holz, Getreide oder Futtermittel. „Wenn der Markt dies hergibt, werden wir auch entsprechende Behälterverkehre installieren“, ist sich **Kpt. Bütow** als Chef von 6 Elbhäfen ziemlich sicher.

Insgesamt verdeutlichte diese auf der transport logistik 2007 vielbeachtete Diskussionsrunde auf dem BÖB-Stand, dass den deutschen Binnenhäfen bei der Zukunftssicherung des Exportweltmeisters Deutschland Dank ihrer Trimodalität und der vorhandenen Flächenvorhaltung objektiv eine entscheidende Rolle als Logistiker bei der Qualifizierung des Systems Wasserstraße zukommt. [PROF. HEINRICH]

* *
*

VERKEHRSTAGE IM 888. JAHR VON RIESA:

Seehafen-Hinterlandverkehr boomt im Container Terminal

Zum 8. Juni d. J. hatten der SHV zusammen mit Wacker Chemie Nünchritz, der Transfracht International und den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe im Rahmen der Riesaer Verkehrstage zu einer Terminal Party an den Nordkai des Hafens Riesa eingeladen. Bei strahlendem Sonnenschein würdigte mit Blick auf die Containerburgen und die laufende Abfertigung eines Ganzzuges des tfg-Albatros-Express nach Bremerhaven und Hamburg **Frau Gerti Töpfer, Oberbürgermeisterin** der Großen Kreisstadt **Riesa**, die hier zur Schaffung des leistungsfähigen Hinterland-Hub geleistete Arbeit. Wurden vor wenigen Jahren nur magere

300 – 500 TEU p.a. abgefertigt, überstieg in 2006 der Containerumschlag im Riesaer Elb-
hafen bereits die Marke von 25.000 TEU ! Die Nachfrage entwickelt sich am Markt dergestalt
– so gleichermaßen der **Transfracht Chef Gerhard Oswald** und **SBO-Vertriebsleiter
Stefan Kunze** – dass ab September 2007 bereits ein 6. Ganzzug pro Woche eingesetzt werden
wird und in naher Zukunft temporär mit Zug Nr. 7 und 8 pro Woche gerechnet werden kann.

WACKER CHEMIE NÜNCHRITZ ALS HAUPTKUNDE

Des Lobes voll über das gemeinsam am Riesaer Elbufer Geschaffene war der mit knapp 45 %
am Gesamtumschlag beteiligte **Leiter Kaufmännische Dienste** der **WACKER Chemie AG,
Ralph Hirschfeld-Spilker**. In seiner auf die „Riesaer 888“ bezogenen locker-humorigen An-
sprache unterstrich er, dass der seit Juni 2002 auf Eigenorganisation (statt reedereibetrieben)
von WACKER Chemie umgestellte Container-Vorlauf zu den Seehäfen sich wirtschaftlich
gut bewährt und das öffentliche trimodale Umschlagterminal der SBO „sich prächtig ent-
wickelt“ hat.

Es ist eine Tatsache, so Hirschfeld-Spilker, „dass es nur mit vereinten Anstrengungen aller
Beteiligten gelingen konnte, die Transfracht (TFG) hierher zu locken und damit neben dem
Binnenschiff eine relativ kostengünstige, verlässliche „wetterunabhängige“ aber auch schnelle
Seehafenanbindung zu haben. Wenn wir Wasser haben, treffen die Attribute kostengünstig
und verlässlich auch auf das Binnenschiff zu – schnell ist es allerdings nicht – und die Elbe
fließt nun einmal nur bis/durch Hamburg. Der LKW ist zwar schnell und meist auch ver-
lässlich, aber, mit der Einführung der LKW-Maut zum 01.01.2006, ziemlich teuer geworden.
Für uns bedeutete dies eine Verteuerung der one-way Hamburg-Transporte in Höhe von
115,- € und der one-way Bremerhaven-Transporte in Höhe von 125,- €. Deshalb war es für
uns sehr wichtig, den Ganzzug in die deutschen Seehäfen (HH, BHV) als A-B-Verbindung ab
dem 15.05.2005, mit zunächst drei Abfahrten pro Woche, zur Verfügung zu haben. Im Laufe
der Zeit haben sich die Abfahrten auf nunmehr fünf pro Woche erhöht und das Mengen-
wachstum hat dem Terminal in 2006 einem Umschlag von nahezu 27.000 TEU beschert;
hieran waren wir mit einem Anteil von fast 45 % beteiligt. Hierbei war die Bahn mit einem
Anteil von 85 % der Hauptverkehrsträger für unsere Container-Verkehre von und nach
Riesa.“

Hirschfeld-Spilker erachtete es als „sehr bemerkenswert, dass der Umschlagterminal im
Hafen Riesa ohne Fördermittel zu dem geworden ist, was er heute darstellt. Daran können
sich andere, Ihnen und mir bekannte Projekte, einmal orientieren.“ [HS/WACKER]

* *
*

HANSE-TERMINAL MAGDEBURG

Zu ertüchtigende Wasserstraße Elbe für Hansehafen unverzichtbar

Im Beisein von über 350 geladenen Verantwortungsträgern aus Politik und Wirtschaft – dabei
auch viele SHV-Mitglieder – wurde von Bundesverkehrsminister **Tiefensee**, den Landesmini-
stern **Dr. Dehre** und **Dr. Haseloff** sowie Geschäftsführer **K.-H. Ehrhardt** am 16. Mai 2007
das trimodale Hanse-Terminal im GVZ „Hansehafen“ in Magdeburg-Rothensee feier-
lich eingeweiht. Die 12,5 Mio € teure Gesamtinvestition mit 50 t-Portalkran und Schwerlast-
fläche auf einer 10.000 m² großen Gesamtfläche wurde zu 80 % aus Fördermitteln des Bundes
finanziert.

Diese für die Logistikkreisläufe Sachsen-Anhalt und den Wirtschaftsstandort Magdeburg so wichtige Infrastrukturmaßnahme wird ergänzt durch die im Bau befindliche Niedrigwasserschleuse, die den Hafen von dem schwankenden Wasserstand der Elbe unabhängig macht und ab 2010 den Benutzern des Magdeburger Hafens zur Verfügung stehen wird.

„Das enthebt aber die Politik nicht von ihrer Verantwortung, die Wasserstraße Elbe zu ertüchtigen, denn Magdeburg möchte nicht nur Kanalhafen sein, sondern auch effektiv von der Elbe angelaufen werden können“, betonte **Magdeburgs Hafenchef Ehrhardt** im zukunftsorientierten Eigeninteresse (3lagiger Containerverkehr geht nicht über ESK) und in Solidarität mit den anderen Elbehäfen. [RED]

* *
*

PARLAMENTARISCHER ABEND DES BDB:

Klimaveränderung zwingt zum Ausbau des Systems Wasserstraße

Überschrieben war der Parlamentarische Abend des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) als Diskussionsforum zum Thema: „Die Binnenschifffahrt in einer sich wandelnden Umwelt“. Er fand mit außerordentlich guter Beteiligung von über 160 Verantwortungsträgern aus Politik und Wirtschaft in Kooperation mit dem Bundesverkehrsministerium am 9. Mai 2007 in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalen in Berlin – unter anderem unter Beteiligung der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesverkehrsminister, MdB Karin Roth, und dem nordrhein-westfälischen Verkehrsminister Oliver Wittke – statt.

Letztlich bestand die Quintessenz dieser Veranstaltung mit dem wirklichen Fachvortrag zu **„Klimawandel in Europa – Auswirkung auf die deutschen Bundeswasserstraßen“** in Folgendem: Das deutsche Binnenschifffahrtsgewerbe stellt sich konstruktiv den Herausforderungen, die sich im Zusammenhang mit der aktuellen Klimadebatte, der Reduzierung von Kohlendioxidemissionen und der Erhöhung von Sicherheitsstandards ergeben und ergreift unmittelbar umweltverbessernde Maßnahmen.

Bezogen auf die Transportleistung gilt das Binnenschiff mit seinen vergleichsweise geringen Schadstoffausstößen nach wie vor als der umweltfreundlichste Verkehrsträger. Mit einem Transportvolumen von über 243 Millionen Tonnen im Jahr 2006 – dem besten Ergebnis seit 1991 – stellt die Binnenschifffahrt dabei zugleich einen unverzichtbaren Verkehrsträger dar. Doch auch die Schifffahrt befindet sich in einer sich wandelnden Umwelt.

Das Hamburger Max-Planck-Institut stellt fest, dass die klimatischen Veränderungen in den kommenden Jahrzehnten zu heißeren und trockeneren Sommerperioden und zu niederschlagsreicheren Wintermonaten führen und damit unmittelbare Auswirkungen auf die Pegelstände an den deutschen Flüssen haben werden.

Die Bundesregierung wird bis zum Sommer 2008 in einer breit angelegten Studie diese Zusammenhänge und deren Auswirkungen untersuchen lassen. Sie wird auch in Zukunft verstärkt Maßnahmen zur Förderung des Binnenschifffahrtsgewerbes ergreifen und so die Bemühungen zur weiteren Verbesserung der Umwelt unterstützen.

BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers versicherte den über 160 Gästen, dass die Binnenschifffahrt ein starkes Interesse daran hat, den Ruf als umweltfreundlichster Verkehrsträger auch in Zukunft zu wahren.

Unterstützt durch die Aussagen des **Schiffbauexperten Volker Renner** machte Dr. Jaegers weiter deutlich, dass die Möglichkeiten innovativen Schiffbaus kaum geeignet sind, um die notwendigen Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen an den Flüssen zu ersetzen. Der mit den Naturschutzverbänden gemeinsam verabredete Ausbau der Donau in Österreich zeige, dass flussbauliche Maßnahmen und ökologische Belange keinen Widerspruch darstellen. Auf Zustimmung des Binnenschifffahrtsgewerbes stieß die Ankündigung des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers, den **Binnenhafenstandorten eine größere Bedeutung** zukommen zu lassen.[BDB/RED]

* *
*

GRÜNE ELBKONFERENZ IM ICC:

Bütow nun „Kapitän des Freistaates“

Zum 12. Mai d. J. hatte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag zu einer **„Elbkonferenz – Flusslandschaft Elbe? Zwischen Hochwasserschutz und Wasserstraße“** ins Internationale Congress Center Dresden am Elbufer (mit Radweg) eingeladen. Die Anreise war per Fahrrad oder gar Elbschiff dazu nicht vorgesehen; die Veranstalter gaben aber im Einladungsflyer für die Anreise „mit dem Auto“ detaillierte Hinweise. Anliegen dieser Zusammenkunft sollte es sein, „mit zahlreichen Expertinnen und Experten Bilanz über den Hochwasserschutz und die Gewässerentwicklung der Elbe“ zu ziehen. Insgesamt sollte der Frage nachgegangen werden, „wie sich die Flusslandschaft Elbe zwischen Hochwasserschutz, Naturschutz und der Funktion als Wasserstraße entwickeln kann. In den Foren nahm der Hochwasserschutz breiten Raum ein, wobei für den Radebeul-Dresdner Raum auf in den letzten Jahren durchgeführte praktische Maßnahmen verwiesen werden konnte. Die Abaggerungen von seit Jahrzehnten aufgeschwemmter Erdstoffablagerungen im Abflussprofil der Elbe und die besonders an den Zuflüssen zur Elbe (z.B. Weißeritz) erfolgte Befreiung der Uferböschungen von Wildwuchs sind geeignet, dass künftige Hochwasser zu weniger Überschwemmungen von Wohn- und Gewerbegebieten führen.

Problematischer war die Überschrift zum Forum IV bereits gestaltet. **„Ausbau der Elbe für die Binnenschifffahrt?“** – also gleich mal mit Fragezeichen versehen! Schaute man in die der Konferenz vorliegende grüne Broschüre wurden wieder alte, aber falsche Denkmuster und fast schon „Feindbilder“ reproduziert. Was den nun wirklich umweltverträglichsten Verkehrsträger Binnenschifffahrt im Zusammenhang mit Fragen der Wasserführung und der Wiederherstellung schon 1939 vorhandener Fahrrinnenverhältnisse nebst heute intakt zu setzender Bühnen und Deckwerke betrifft, schien wiederum Ursache und Wirkung verwechselt: Weniger Frachtschiffe heute zwischen Magdeburg und Decin sind nämlich die Folge vor allem der seit Jahren total vernachlässigten Unterhaltung des Flussbettes und können eben nicht als Ursache einer Forderung nach weiterem Nichtstun am Strom angesehen werden. Bei einer schmalen Straße mit Schlaglöchern und engen Kurven, auf der fast kein LKW-Verkehr stattfindet und selbst der PKW-Individualverkehr mühselig und langsam ist, kommt doch niemand auf den Gedanken, diese Fahrbahn weiter verkommen zu lassen! Da wird lautstark nach einer neuen Autobahn, nach Straßenausbau und Ortsumgehungen, also nach massiven Investitionen gerufen!

Im Dresdner ICC waren aber erst einmal den Teilnehmern per farbigem Printmedium die „Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH als Kostgängerin des Steuerzahlers“, die „Unwirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt“ und „überholte Elbausbaupläne“ vermittelt worden. **Detlef Bütow**, Vorsitzender des Sächsischen Hafens- und Verkehrsvereins e.V., mutierte gedruckt in blauen Lettern zum „**Kapitän des Freistaates**“, weil er sich „**immer wieder für den Elbausbau in Tschechien und Sachsen**“ einsetzt – und das angeblich gegen die „offizielle“ Position Sachsens (die es so unisono gar nicht gibt !!).

Glücklicherweise führte die Podiumsdiskussion in die richtige Richtung eines Konsenses zwischen ja gar nicht so widerstreitenden Interessen sowohl am Erhalt (was Entwicklung und damit Veränderung einschließt) der Vielfalt von Fauna und Flora in einem seit Jahrhunderten als Kulturlandschaft gestalteten Elbtal und des Herstellens von Voraussetzungen, die Berufsschifffahrt wirtschaftlich wie ökologisch sinnvoll heute und in Zukunft zu ermöglichen.

Fakt ist, dass sich bei in den nächsten 80 Jahren im Jahresdurchschnitt steigenden Temperaturen, mehr Niederschlägen im Herbst und Winter (aber diese weniger als Schnee und damit keine Wasserspeicherfunktion im Gebirge) aber längeren Trockenperioden im Frühjahr und Sommer die Unregelmäßigkeit im Abfluss erhöhen wird. Wenn jedoch die Turbinenproduktion z.B. bei Siemens in Görlitz, die Export-Produktion von Windkraftanlagen z.B. in Lauchhammer oder z.B. die Trafo- und Großmotorenproduktion in Dresden – und damit wertschöpfende Beschäftigung – erhalten werden soll, wenn die Seehäfen des Exportweltmeisters Deutschland nicht den Container-Kollaps und die Autobahnen nicht den totalen LKW-Infarkt erleiden sollen, dann müssen auch wieder Güterschiffe zuverlässig zwischen Hamburg, Magdeburg, Dresden und Usti n.L. verkehren können. Um sie zu be- oder entladen bedarf es leistungsfähiger Schnittstellen zu Eisenbahn und Straße, also Häfen, die z.B. in Sachsen klugerweise durch den Freistaat modernisiert und weiterhin zukunftssicher entwickelt werden.

Und wie wäre es dann doch zur nächsten Elbkonferenz mit der Losung: „Staut das Wasser und nicht die LKWs!“ ? [FRITZ VON STREHLEN]

* *
*

NEUE MITGLIEDER DES SHV:

Willkommen an Bord !

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

Wir beantragen, das satzungsgemäße Aufnahmeverfahren einzuleiten.“

Im II. Quartal 2007 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafens- und Verkehrsvereins aufgenommen:

Fa. GUB Ingenieurgesellschaft mbH
Herr Dr. Roger Tynior
Herr Dr. Hendrik Gaitzsch
Zur Wetterwarte 50/Haus 301
01109 Dresden

Tel: 0351-658778-0
FAX: 0351-658778-30
E-Mail: gaitzsch@gubing.de
Internet: www.gub-ing.de

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

* *
*

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 05.07.2007** 114. SHV-Wirtschaftstreffen „vor Ort“; zu Gast bei der Mitgliedsfirma
18.00 Uhr RINNEN Internationale Spedition GmbH & Co. KG in Leuna
(16.00 Uhr Bustransfer Alberthafen Dresden-Leuna und zurück)
- 21.08.2007** 115. SHV-Wirtschaftstreffen; zu Gast bei der Mitgliedsfirma
19.00 Uhr Hülskens Wasserbau GmbH & Co.KG an der entstehenden RoRo-Anlage am
Elbufer/Alberthafen Dresden-Friedrichstadt
- 04.09.2007** 116. SHV-Wirtschaftstreffen; zu Gast beim Sächsischen Umschulungs- und
19.00 Uhr Fortbildungswerk e.V. in Dresden-West
- 13.09.2007** Schifffahrtskundliche Exkursion zum Elbhafen Riesa; Ltg. Prof. Dr. Heinrich
ganztägig Teilnahme nur nach Anmeldung beim URANIA-Vortragszentrum Dresden!
(Tel.: 0172-3537337)

* *
*

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * „Keine Zukunft vermag gutzumachen, was du in der Gegenwart versäumst“
[Schweitzer]
- * „Das Leben leicht tragen und tief genießen ist ja doch die Summe aller Weisheit“
[W. v. Humboldt]
- * „Es gibt Fälle, in denen ein gesunder Menschenverstand und ein warmes Herz weiter
sehen als ein hoch gebildeter und berechnender Verstand“ [Pestalozzi]
- * „Was wir brauchen, sind ein paar Verrückte. Seht, wo uns die Vernünftigen
hingebracht haben“ [Shaw]

* *
*

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

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