

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



Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 38 (3/2007)

## SHV-WIRTSCHAFTSTREFFEN :

### „Roll on“ für Sachsens Schwermaschinen am Elbe Km 61,0

Das Spätsommer-Gewitter hatte sich verzogen und der Himmel glänzte in einer Lichtstimmung, die Aufbruch verhieß. Vor dem weißen Festzelt mit Blick auf die an der neu geschlagenen Spundwand am Elbe Km 60,0 vor Anker liegenden Hülskens-Baggerschiffe hatten sich am 21. August d.J. über 90 Mitglieder und Freunde des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. zum 115. Wirtschaftstreffen des Vereins eingefunden, um auf Einladung der **Hülskens Wasserbau GmbH & Co.KG** zünftig die Bauhebe der für die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH fast vollendeten **Roll on – Roll off-Anlage** zu feiern. Mit Beifall schon begrüßt, würdigte **Regierungspräsident Dr. Henry Hasenpflug** (Regierungspräsidium Dresden) besonders das persönliche Engagement von SBO-Geschäftsführer **Detlef Bütow**, dem es wesentlich zu danken ist, dass nach vielen Jahren komplizierter Planungen und kompromissuchender Absprachen mit den Behörden nunmehr diese zwischen Hamburg und Melnik einmalige Verladeanlage der Vollendung entgegen geht.

Hülskens **Geschäftsführer Thomas Groß** bedankte sich bei den Planungsbüros, der für den Straßenbau verantwortlichen STRABAG AG und der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH für die gute Zusammenarbeit und vertraute die interessierte Gästeschar seinem für die RoRo-Anlage verantwortlichen Projektleiter **Holger Neuhaus** an.

Unmittelbar vor Ort an neu gerammten Spundwänden sowie Rampe und Funktionsflächen war zu erfahren, dass die Kaiwand 215 m und die Rampenspundwand 105,5 m lang sind, dass die 180 Doppelbohlen der Kaiwand mit 84 Rundstahlankern an Ankertafeln befestigt sind und dass in Nassbaggerung ca. 3.700 t kontaminiertes sowie ca. 18.000 t unkontaminiertes Erdreich ausgehoben worden sind.

Mit dieser RoRo-Anlage wird einer Entwicklung Rechnung getragen, die vom Dresdner Universalhafen zunehmend dessen Seehafenhinterlandfunktion besonders für immer größer und schwerer werdende Aggregate abfordert, die nun hier komplett seeverpackt auf's Schiff gehen können.

Bis Mitternacht wurde im gut bestückten (Hausmannskost vom feinsten!!) Festzelt von **SHV-Caterer Gerhard Opitz** noch intensiv gefachsimpelt und immer wieder Genugtuung geäußert, dass diese für Sachsens Schwermaschinen- und Anlagenbau Arbeitsplätze sichernde Investition letztlich im Konsens mit den Umweltbehörden im Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“ durchgeführt werden konnte.[SHV/RED]

\* \*  
\*

## **QUALITÄTSSPRUNG IM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR:**

### **Wo einst „Petroleumkähne“ ankerten**

Am linken Elbufer, wenige Meter stromab der Einfahrt zum Alberthafen Dresden-Friedrichstadt, die durch eine fast zeitgleich mit der Elbbrücke „Blaues Wunder“ in den 1890 Jahren entstandene markante Gitterträger-Doppelbrücke überspannt wird, geht in diesen Tagen eine leistungsfähige RoRo-Anlage ihrer Vollendung entgegen.

Die nun nach über 10jährigem Ringen um alle notwendigen Genehmigungen im Landschaftsschutzgebiet Dresdner Elbwiesen durch die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH als Leistungserweiterung des trimodalen Dresdner Hafens fertiggestellte Umschlaganlage stärkt einerseits die Wettbewerbsposition vor allem des exportorientierten sächsischen Schwermaschinen- und Anlagenbaus, andererseits trägt die durch Beseitigung von Erdreichkontaminationen des jahrzehntlang als Tankerkai für „Petroleumkähne“ genutzten Uferabschnittes sowie durch noch umfassendere Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Wasserstraße zur Verbesserung der ökologischen Gesamtsituation bei.

Mit dieser RoRo-Anlage wird einer Entwicklung Rechnung getragen, die vom Dresdner Universalhafen (Umschlag sowohl von Massengut, Stückgut, Container, Projektlastungen) zunehmend dessen Seehafenhinterlandfunktion besonders für immer größer und schwerer werdende Maschinen und Anlagen abfordert. Komplett montierte und seeverpackte Aggregate gehen kostengünstig auf das Binnenschiff.

### **Seeverpackt auf die Oberelbe**

Eine am Nordkai des Alberthafens bereits im März 2005 eingeweihte moderne Montage- und Lagerhalle mit eigenem Schwergut-Brückenkran, in der z.B. die Siemens AG Power Generation Görlitz in Baugruppen per LKW angelieferte sehr schwergewichtige Dampfturbinen endmontiert, verpackt und per SBO-Umschlagtechnik via Kaikante ins Binnenschiff hievt, ist für die größten Aggregate (Stückgewicht bis 250 t) wirtschaftlich nicht optimal genutzt.

So reichte für die Verladung einer Dampfturbine mit 233 t Stückgewicht ins Binnenschiff im Juli 2007 das hafeneigene Equipment nicht aus; ein 800-t-Gittermastkran musste angemietet werden. Künftig können solche Schwergüter kostengünstig mit dem Trailer über die neue Verladerampe am Elbe-Km 61,0 auf das Schiff gerollt werden. Auf Grund der bereits bei mittlerem Wasserstand sehr niedrigen Durchfahrts Höhe unter der Hafenbrücke und direkt am Hafenbecken nicht vorhandener genügend dimensionierter Zufahrts- und Funktionsflächen konnte die RoRo-Anlage – als funktionale Arrondierung der neu errichteten Montagehalle am Nordkai – sinnvollerweise nur direkt am Elbufer auf hafeneigenem Gelände gebaut werden. Hier wurden bereits um 1900 Mineralöl und dessen Derivate gelöscht, wobei fünf „Petroleumkähne“ gleichzeitig an diesem aus Brandschutzgründen außerhalb des Eisenbahn-Verkehrs-Hafens gelegenen Kai abgefertigt werden konnten. Mittels ufernaher Pumpstation strömte dann das meist aus Hamburg ankommende Mineralöl über unterirdische Rohrleitungen in ein heute noch existentes großes Tanklager. Nach 1945 diente dieser Elbuferabschnitt als Fahrschul-Übungsplatz sowie temporär als Erdstofflagerplatz und verwilderte zunehmend wirtschaftlich ungenutzt.

Projektierung und Bau der modernen RoRo-Anlage mit einer 138 m langen Schiffsanlegestelle, einer 60 m langen Rampe und etwa 6.800 m<sup>2</sup> Funktionsflächen einschließlich Schwergutplatte erwiesen sich auf diesem Terrain im Landschaftsschutzgebiet der Dresdner Elbwiesen als sehr anspruchsvoll und bezüglich behördlicher Abstimmungen als sehr langwierig.

### Umwelt verbessert

Durch die Nutzung des Geländes für den Umschlag von Petroleum, Ölen und Bezin bis 1945 wurde das Erdreich am Baufeld stark verunreinigt, was bei der Entstehung der RoRo-Anlage großen planerischen Aufwand darstellte und bauliche Anforderungen wie rückverankerte sowie dichte Stahlspundwände erforderte. Letztere sorgen auf einer großen Länge dafür, dass landseitig zum Tanklagerbereich hin noch bestehende Kontaminationen nicht ausgewaschen und in die Elbe gespült werden können. Aufwändig erfolgte auch die naturnahe und hochwassersichere Gestaltung des die Funktionsflächen der RoRo-Anlage arrondierenden Geländes mit Natursteinen und ausgewählter Begrünung. Sowohl Planung als auch die Sanierung des Geländes wurden intensiv mit der Stadt Dresden und Total Deutschland GmbH, als Betreiber des anliegenden Mineralöllagers, abgestimmt. Die Kosten für den Bau dieser zwischen Hamburg und Melnik (CZ) einzigen Verladeanlage dieser Art betragen insgesamt 3 Mio. € und wurden von Bund und Land gefördert.

### Arbeitsplätze in Sachsen gesichert

Im Herbst diesen Jahres wird mit der „Roll-on-Verladung“ einer großen Dampfturbine – für Fernost gefertigt im 100 km entfernten Görlitz, in Baugruppen via Autobahn in den Dresdner Hafen zur Endmontage gebracht und mittels Trailer aufs Schiff mit Kurs Hamburg/Ostasien gerollt – dieses neue Modul im Dienstleistungsspektrum der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH am Elbe-Km 61,0 offiziell in Betrieb genommen werden.

Besonders für den sächsischen exportorientierten Großmaschinen- und Anlagenbau sind damit bessere Voraussetzungen geschaffen, mittels zukunftsfähiger, flussangepasster Binnenschifffahrts-Logistik den Seehafenhinterlandverkehr wirtschaftlicher und ökologisch günstiger zu realisieren. Die Kaikanten im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt werden dadurch nicht verweisen; im Gegenteil! [PROF.DR.F. HEINRICH]

\* \*  
\*

## WIRTSCHAFTSVERBÄNDE UND BUND ZUM KLIMAWANDEL:

### „Wasser länger in der Landschaft halten“

Auf Initiative sowohl des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BöB) als auch des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) fand Anfang diesen Jahres im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt ein mehrstündiges Treffen zum „**Dialog zu Elbe und Klimawandel**“ statt, an dem neben Vertretern von BöB und BUND auch das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK), der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. (SHV), der Tschechische Verkehrsverband, der Bundesverband Deutscher Binnenschifffahrt e.V. (BDB), die Vereine zur Förderung von Elbe- und Saaleschifffahrt (VFE, VHdS) sowie auch die European River-Sea-Transport Union e.V. (ERSTU) hochrangig vertreten waren.

Der letztlich konstruktiv-sachliche Dialog diente der eingangs von BöB-Vorstand **Kpt. Detlef Bütow** formulierten Zielsetzung einer Suche nach gemeinsam zu tragenden Lösungen, wie angesichts sich ändernder klimatischer Bedingungen einerseits und immensen Anschwellens der Güterverkehrsströme in Deutschland andererseits Anforderungen von Hochwasserschutz, Naturschutz und des Verkehrsweges Wasserstraße miteinander zu vereinbaren sind.

Auch das Potsdamer Klimaforschungsinstitut – so **Dr. Frank Wechsung** vom PIK – geht von Szenarien für die nächsten Jahrzehnte aus, wonach ein anthropogener Klimawandel aufgrund

stetigen Temperaturanstiegs festzustellen sei, der unterschiedliche globale und regionale Auswirkungen habe. Als generelle Tendenz im Elbe-Gebiet wird dabei ein weiterer Temperaturanstieg und eine Umverteilung der Niederschläge (Abnahme im Sommer und Zunahme im Winter unter Verlust der Schneemengen) bei durchschnittlich jährlich konstanter Niederschlagsmenge vermutet.

Die Forscher vom PIK gehen davon aus, dass die Elbe zukünftig häufiger Niedrigwasser führen werde; die Wasserverhältnisse zwischen 1970 und 1990, gekennzeichnet durch relativ geringe Niedrigwasserperioden, seien bezogen auf die letzten 120 Jahre eher atypisch gewesen. Nicht zu unterschätzen seien auch zukünftig weiter auftretende Auswirkungen auf die Wasserführung der Elbe, die sich durch die umfangreiche Renaturierung von Braunkohle-Tagebaulöchern (Flutung) weiterhin ergeben.

**Ziel** muss es in logischer Konsequenz daher sein, das **Wasser in der Landschaft länger zu halten**, wofür es verschiedene Möglichkeiten – **bis hin zum Aufstau der Flüsse** – gibt.

Denn selbst bei Erreichen der heute politisch akzeptierten Flussbaumaßnahmen an der Elbe, die eine Fahrrinntiefe von mindestens 1,60 m an 345 Tagen im Jahr zum bescheidenen und erst für 2010 datierten Ziel haben, werden längere Niedrigwasserperioden den Abfluss kennzeichnen. Deshalb ist es auch aus ökologischer Sicht – so **Tilman Heuser** vom **BUND** im Dialog – zum Erhalt z.B. der schützenswerten Feuchtgebiete unbedingt geboten, das Wasserdargebot verstärkt in der Fläche zurückzuhalten. Auch gelte es gleichermaßen aus Hochwasserschutzgründen, z.B. durch Rückverlegung von Deichen größere Retentionsflächen zu schaffen – womit Belange der Schifffahrt übrigens nicht tangiert werden.

### **Wasserstraße Elbe unverzichtbar**

Bezüglich des volkswirtschaftlich objektiv vorhandenen und für die Zukunft zu erwartenden Sachzwanges verdeutlichen die Vertreter der Wirtschafts- und Verkehrsverbände, dass das zukünftige Verkehrsaufkommen, bedingt durch weltweit steigende Arbeitsteilung mit besonders im Seehafen Hamburg (an der Elbe) explosiv wachsenden Containerumschlägen (heute rund 9 Mio. TEU bei in 2015 seriös erwarteten 18 Mio. TEU!), mittelfristig eine deutlich **erhöhte Nutzung der Wasserstraße Elbe unabdingbar** macht, um einem Verkehrskollaps zwischen Seehäfen und Hinterland bei durch dramatisch an Grenzen stoßenden LKW-Verkehr und der damit verbundenen extremen Umweltbelastung (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, Lärm, Unfälle, Feinstaub) zu entgehen.

Mit 33,4 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Gütertonne erweist sich das Binnenschiff (mit durchaus noch hohem Modernisierungspotenzial) gegenüber dem LKW (164 g CO<sub>2</sub> pro Gütertonne) und auch der Eisenbahn (48,1 g CO<sub>2</sub> pro Gütertonne) als durchaus sehr umweltfreundlich. Angesichts immer mehr geforderter nachhaltiger Senkung des spezifischen Energieverbrauches sollte auch nicht „übersehen“ werden, dass mit dem gleichen Energieeinsatz eine Gütertonne mittels BiSchi stolze 370 km weit transportiert wird, während das mit der Bahn 300 km und mittels LKW nur 100 km sind!

Aber das Binnenschiff benötigt natürlich stabil ausreichendes Fahrwasser, wie eben LKW`s Autobahnen und die Güterzüge intakte Schienen benötigen!

Auch **Jiri Aster** vom Tschechischen Verkehrsverband wies gleichermaßen wie **Detlef Bütow**, in dessen Rieser Elbhafen über 30.000 TEU in diesem Jahr im Seehafen-Hinterlandverkehr umgeschlagen werden, darauf hin, dass die Eisenbahn schon heute bei der Bewältigung des Seehafenhinterlandverkehrs sowohl in Hamburg/Maschen als auch gerade im paneuropäischen Verkehrskorridor IV im Elbtal zwischen Dresden (D) und Lovosice (CZ) bei die Umwelt zunehmend belastender Lärmemission an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Dabei ist bei Sicherstellen genügender Fahrrinnenverhältnisse eine durchgängige Schifffahrt möglich!

Auch der SHV verdeutlichte in der Aussprache, dass „ein Zustand wie vor dem Hochwasser von 2002“ dafür absolut inakzeptabel ist!

Allein das Erreichen des Unterhaltungszieles von mindestens 1,60 m an 345 Tagen p.a. bei GLW 89 stellt die **minimale** Voraussetzung einer wieder notwendigst zu belebenden Schifffahrt auf der Elbe zwischen Hamburg und der Tschechischen Republik dar. Momentan befürchten die Vertreter des BUND noch, dass dieses Unterhaltungsziel für eine wirtschaftliche Schifffahrt – zumal bei auch weiterhin zu erwartenden, längeren Niedrigwasserperioden – nicht ausreichen wird und wollen auch einen darüber hinausgehenden „Flussausbau“ nicht mittragen.

„Letztlich wird kein Weg an Seitenspeicherbecken und Rückhalteanlagen in der Elbe zwischen Geesthacht und Usti n.L. vorbeiführen“, zeigte sich **Prof. Dr. Heinrich** vom SHV überzeugt, „um die Elbe für die Zukunft auch als zuverlässigen Wasserweg zu erhalten“. Interessiert aufgenommen wurden in diesem Zusammenhang die seitens des BÖB gemachten Ausführungen, wonach zur wirtschaftlich machbaren stärkeren Wiedernutzung der Elbeschifffahrt auch im Sinn einer ökologisch verträglicheren Bewältigung der Güterverkehrsströme, die Häfen an der Oberelbe das Ziel verfolgen, durch logistische Komplettlösungen ihren Kunden dauerhaft drei Verkehrsträger (Binnenschiff, Bahn, LKW) anzubieten.

**Dieser Ansatz der flussangepassten Binnenschifffahrtslogistik** wurde dabei auch von Vertretern der Umweltverbände als zielführend eingeschätzt, da das generelle Problem der Bewältigung der erwarteten Güterverkehrsmengen nicht nur mit Bahn und LKW gelöst werden könne. Dabei haben die Reedereien in die Schiffstechnik investiert und bereits teilweise die vorhandenen flussangepassten Schiffe modernisiert.

Eine Rückkehr schon heute dringend benötigten Schiffsraumes auf die Elbe/Labe und das damit für die Wirtschaft mögliche Angebot einer flussangepassten, zuverlässig zur Verfügung stehenden Binnenschifffahrtslogistik setzt jedoch stabile Fahrrinnenverhältnisse von mindestens 1,60 m an 345 Tagen p.a. zwischen Hamburg und CZ voraus!

Deshalb erscheint es angesichts der bekannten, dargestellten Klimaprognosen für das Elbegebiet mittelfristig unabdingbar, durch Realisierung von Seitenspeicherbecken (z.B. wie schon in den 1930er Jahren baureif geplant ein Speicherbecken rechtselbisch zwischen Pillnitz und Pirna an der Sächsischen Oberelbe) und weiteren Flussaufstau auch das Elbewasser länger zuverlässig „in der Landschaft zu halten“. Mit allen Vorteilen für Fauna, Flora und Schifffahrt sowie damit für die Menschen an Straßen und Schienen.

Zu Ende des Dialoges in der Kapitänsmesse des Dresdner Alberthafens – mit Blick auf rege Verladetätigkeit von Windkraft-Rotorblättern und Großtransformatoren auf das Binnenschiff – konnte von BUND und Wirtschaftsverbänden einvernehmlich festgestellt werden, dass Güterschifffahrt auch auf der Elbe zukünftig notwendig und eine **flussangepasste Binnenschifffahrtslogistik** zu realisieren ist, um das Potenzial der **Elbe als umweltschonenden, naturnahen Verkehrsweg wieder stärker im Gesamtverkehrssystem zu nutzen**.  
[SCHMUTZER/HEINRICH]

\* \*  
\*

## **SBO-UNTERNEHMENSGRUPPE:**

### **Kräftiges Umschlagplus 2007**

Im ersten Halbjahr 2007 wurden durch die SBO rund **30 % mehr Güter** als im Vergleichszeitraum des Vorjahres umgeschlagen.

So wurden darunter **allein im Alberthafen an Projektladungen** über 200 Stück ca. 32 m lange Rotorblätter für Windkraftanlagen, 7 Dampfturbinen, 24 Großtransformatoren

und im Hafen vormontierte Brückenteile einer neuen Dresdner Elbequerung über die Kaikante aufs Schiffsgefäß gehievt.

Bei solcher Entwicklung freut sich auch der sächsische Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit **Thomas Jurk**: „Unser Konzept zur Förderung der umweltverträglichen Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen ist aufgegangen“, wobei es sich auch auszahlt, dass die sächsischen Binnenhäfen als Gesamtlogistiker seit Dezember 2006 mit zunächst zwei becharterten Schiffen selbst zur Reederei geworden sind.

Durch die eigene Charterung der zwei Schiffe „MS Diana“ und „MS Helga“, die im Pendel zwischen Dresden und Magdeburg Schrott und Flussspat transportieren, konnten die sächsischen Binnenhäfen im ersten Halbjahr 2007 zusätzlich 313 Schiffsabgänge verbuchen. Mittelfristig ist aufgrund der starken Nachfrage der verladenden Wirtschaft nach Transporten mit dem Binnenschiff ein Ausbau dieses Angebotes, auch in Richtung Tschechische Republik, geplant.

Die **Unternehmensgruppe SBO**, zu der neben den Häfen Dresden, Riesa und Torgau auch die Binnenhäfen Decin und Lovosice in der Tschechischen Republik sowie der Hafen Roßlau in Sachsen-Anhalt gehören, erreichte zum Halbjahr 2007 einen Güterumschlag von 1,36 Mio.t. Der Anteil am Güterumschlag per Binnenschiff betrug davon 444.085 t – über 22 % mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum und wurde mit 741 Schiffen realisiert. [LANG/SBO]

\* \*  
\*

## **WIRTSCHAFTSTREFFEN BEI SPEDITION RINNEN:**

### **Sauber blitzende Tankcontainer in Leuna**

Als äußerst interessante Exkursion nach Leuna gestaltete sich das wiederum gut besuchte 114. Wirtschaftstreffen des SHV! Per Bus ging es am 05. Juli 2007 vom Alberthafen Dresden über A 14 und A 38 nach Leuna. Hier konnte die **Rinnen GmbH & Co. KG, Niederlassung Leuna** zum ersten Mal die Mitglieder des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. als ihre Gäste herzlich begrüßen.

**Rinnen-Prokurist Stephan Ziener** machte die interessierte SHV-Gemeinde in lebendiger Form „am Ort des Geschehens“ mit seiner Firma bekannt: „Die internationale Spedition, mit Hauptsitz in Moers, ist seit 1990 am Standort Leuna ansässig. Das Stammhaus, damals noch in Duisburg-Homberg, wurde bereits 1948 von Konrad und Hermann Rinnen gegründet. Ein Haus mit einer langen Tradition, das sich Flexibilität, ständige Neu- und Kundenorientierung auf seine Fahnen geschrieben hat.

Waren zu Beginn der Tätigkeit in Leuna lediglich drei Mitarbeiter beschäftigt, arbeiten mittlerweile 54 Personen in den verschiedenen Betriebszweigen. Neben dem reinen Speditionsbetrieb werden zusätzlich eine Werkstatt zur Reparatur eigener Fahrzeuge, eine Reinigungsanlage für Innen- und Außenwäschen, sowie ein Fahrzeugteilehandel (RI-FA) betrieben. Als Fachspedition für Transporte chemischer Produkte ist die Niederlassung Leuna europaweit im Einsatz. Neben 15 eigenen Sattelzugmaschinen und zahlreichen Tankcontainern und Aufliegern, stehen in Leuna 17 Subunternehmer zur Ausführung der Transporte zur Verfügung.

Das Beschreiten neuer Wege wird durch die verstärkte Nutzung des kombinierten Verkehrs (Schienennetz), sowie der Einführung des Pool-Verkehrs deutlich. Beide Varianten stellen eine enorme Leistung für die Unterstützung des Umweltschutzes dar.“

Besonders positiv wurde von den SHV-Mitgliedern die Mitteilung aufgenommen, dass in Leuna seit 1994 im kaufmännischen und im technischen Bereich jungen Menschen die Chance auf einen Ausbildungsplatz geboten wird. Bisher haben alle Auszubildenden die Prüfungen erfolgreich abgeschlossen und konnten sich über die Möglichkeit, eine Zukunftsperspektive in ihrem Ausbildungsunternehmen zu haben, freuen.

Sachkundig geführt vom **Rinnen-NLtr. Falko Hacker** überzeugten sich die Exkursanten dann in den vorbildlich gestalteten Werkhallen von der Leistungsfähigkeit seiner ostdeutschen Niederlassung.

In guter und dauerhafter Erinnerung wird neben der vorbildlichen Gastfreundschaft den Teilnehmern des Wirtschaftstreffens in Leuna auch die vorzügliche, von **Falko Hacker** selbst bereitete Suppe bleiben! [RINNEN/EB]

\* \*  
\*

## WIRTSCHAFTSTREFFEN BEIM SUFW:

### Viel Interessantes Am Lehmberg

Nicht nur die PKW-Anfahrt zum 116. SHV-Wirtschaftstreffen Am Lehmberg im Dresdner Westen beim **Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerk e.V. (SUFW)** war am 4. September 2007 sehr gut ausgeschrieben; mit viel Liebe und Gespür für Hafenwirtschaft und Wasserstraße war auch vom Bildungszentrum Gartenbau des SUFW die Werkhalle ausgestaltet worden, in der dieses wiederum gut besuchte Spätsommer-Wirtschaftstreffen stattfand.

Eingangs konnte SHV-Vorstandssprecher **Prof. Dr. Fritz Heinrich** darauf verweisen, dass die gute Zusammenarbeit zum Wohle der Allgemeinheit in Dresden zwischen den heutigen SHV-Mitgliedern SUFW und SBO schon länger währt als die nun fast 10jährige Geschichte des SHV: Kräfte des SUFW bauten schon 1994 im Hafen Dresden-Neustadt die Luxusliner „Pöppelmann“ und „Böttger“ der ehemaligen „Weißen Flotte“ zu den heute dort liegenden Jugendherbergsschiffen um und rekonstruierten auch denkmalsgerecht Gleise und Schuppen des ersten sächsischen Eisenbahn-Verkehrshafens.

Nicht wenige SHV-Mitglieder waren überrascht vom breiten Leistungsspektrum des **SUFW**, welches dessen rührige **Geschäftsführerin Doris Prüfer** zunächst in Wort und Bild – danach Rundgang durch die Werkhallen und Einrichtungen des Gastgebers – vorstellte: „Das Sächsische Umschulungs- und Fortbildungswerk Dresden e.V. (SUFW) wurde 1990 gegründet und ist seit fast **17 Jahren** ein gewachsener, anerkannter und professionell arbeitender **Anbieter von Aus- und Weiterbildung, von Berufsvorbereitungs- und Beschäftigungsmaßnahmen**. Vordergründig wenden wir uns Personengruppen mit Bildungsdefiziten und sozialer Benachteiligung zu mit dem Ziel, sie ausgebildet dem ersten Arbeitsmarkt erfolgreich zu vermitteln.“

Das Leistungsprofil des SUFW umfasst dabei die Berufsorientierung und –vorbereitung, die außerbetriebliche Ausbildung im Auftrag der Bundesagentur für Arbeit sowie die überbetriebliche Ausbildung im Auftrag des Baugewerbeverbandes.

Auch das Durchführen von Gesellen- und Meisterprüfungen, das Erlangen von Zusatzqualifikationen und das Vermitteln geeigneter Bewerber in den Arbeitsmarkt gehören zum Geschäftsfeld des Vereins. Immerhin sind es über 1.600 meist junge Menschen, denen hier in modernen Ausbildungs- und Werkhallen der Weg in die berufliche Zukunft bereitet wird.

„In enger Zusammenarbeit mit den Handwerkskammern, der IHK Dresden sowie der Kreis-handwerkerschaft bilden wir in unseren Fachbereichen und Bildungszentren von Gartenbau und Hauswirtschaft über Friseure bis zu Metallfacharbeitern und CNC-Spezialisten ein breites Spektrum von Fachkräften aus“, vermittelte **Geschäftsführerin Doris Prüfer**.

Nicht nur am liebevoll vom Fachbereich Hauswirtschaft vorbereiteten deutsch-polnischen Spezialitätenbuffet konnten sich dann die über 70 Teilnehmer des Wirtschaftstreffens von der Leistungsfähigkeit und –bereitschaft der SUFW-Mannschaft überzeugen. [SUFW/RED]

\* \*  
\*

## KAPITÄN DETLEF BÜTOW:

### Keine Ruhe am Ankerplatz 60

Wenn man am 10. September 1947 geboren ist – und das war bei Detlef Bütow in Annaberg im damals uranreichen Erzgebirge der Fall – wird man 2007 eben 60 Jahre alt. Von „Jubiläum“ (vielleicht mit silberner Nadel und eichenumkränzter „60“ am Revers!) zu sprechen, kommt dabei keinem in den Sinn; verkörpert doch heute „der Kapitän“ mit seinen sechs Jahrzehnten Lebens- und Berufserfahrung nicht nur den erfolgreichen Geschäftsführer einer ganzen Oberelbe-Hafenkette, sondern ist er auch bundesweit ein durch verkehrspolitisches Engagement und solides Fachwissen ausgesprochen anerkannter Unternehmer im wirklichen Sinn des Wortes! Ausruhen auf „**Ankerplatz 60**“ ist ausgeschlossen für **Detlef Bütow**; vielmehr betreibt er die Verwirklichung seiner Planungen zur weiteren Leistungsvervollkommnung der ihm anvertrauten Binnenhäfen zwischen Roßlau und Lovosice, die heute bereits das fortschrittliche Profil trimodaler Gesamtlogistiker aufweisen.

Doch Satelliten gestützte Schiffsverfolgung auf der Oberelbe und Kaibelegung in „seinen“ Häfen stehen wie auch Neubau und Eigencharterung flachgehender Güterschiffe für zu erweiternde Linienverkehre zwischen Tschechien, Sachsen und Hamburg auf der Agenda des nunmehr 60jährigen für die nächsten Jahre seines aktiven Tuns.

Also: **Festmachen am AP60 findet nicht statt!** Aber Rückschau, um das heute Erreichte als Zwischenbilanz zu verstehen, ist angebracht:

Nach Mittlerer Reife und Lehre beim VEB Deutsche Seerederei Rostock (DSR) besuchte Detlef Bütow bis 1969 die Seefahrtsschule Wustrow und danach bis 1972 die Ingenieur-Hochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. Bereits nach dreijährigem Dienst zwischen Rostock und Kuba sowie Mittelmeer und Indien auf DSR-Schiffen erwarb er das Patent „**Kapitän auf Großer Fahrt**“ und blieb der weltoffenen Seefahrt bis 1986 treu; auch seiner Frau Birgit und sie ihm, bis heute.

Von manchem Seebär nicht verstanden, heuerte Kpt. Detlef Bütow beim VEB Binnenhäfen Oberelbe Dresden an und war deren Produktionsdirektor bis er nach wirtschaftspolitischer Neuordnung 1990 als Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH bestellt wurde. Infolge anerkannter persönlicher Leistung und erfolgreicher Leistungsmotivation seines Teams ist er das bis zum heutigen Tag. Darüberhinaus füllen unzählige Funktionen, Ämter und Ehrenämter sein wahrlich nicht ruhiges Leben. Hier nur eine kleine Auswahl zum annähernden Verständnis: Seit 1993 Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentliche Binnenhäfen Elbe-Oder; bis 2004 Vorsitzender des Verkehrsausschusses und bis heute Mitglied des Präsidiums des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. sowie seit



Januar 1998 Gründungsvorsitzender des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V., der nunmehr über 115 Mitgliedsunternehmen mit über 45.000 MitarbeiterInnen hat und durch monatliche Wirtschaftstreffen, jährlich stattfindende internationale Workshops, Fachexkursionen und parlamentarische Abende aktiv für eine leistungsfähige Wasserstraße Elbe und wirtschaftlich wie ökologisch sinnvolle Bewältigung des wachsenden Güterverkehrsaufkommens tätig ist.

**Lieber Detlef**, wir gratulieren Dir sehr herzlich zu Deinem 60sten Wiegenfest in der Hoffnung, dass Du bei bester, traditionell eben „eiserner“, Gesundheit auch weiterhin in den nächsten Jahren zum Wohle besonders der sächsischen Wirtschaft tätig bist und im Selbstverständnis eines Primus inter Pares Deinen Mitstreitern/Mitstreiterinnen als Vorbild erfolgreicher Führungstätigkeit dienst.

Mit einem kräftigen „Schluck aus der Pulle“ sagen wir also: „**Alles, alles Gute und weiterhin gute Zusammenarbeit!**“ [Prof.Dr.F.Heinrich/SHV]

\* \*  
\*

## **CZ-PREMIER PRO ELBAUSBAU:**

### **Mit Stauwehr Decin und Seitenkanal Anschluss an Europa**

Ende August des Jahres informierte sich der tschechische **Premierminister Mirek Topolanek** unmittelbar vor Ort in Nordböhmen bei den Chefs der Bezirks- und Kreiswirtschaftskammern des Regierungsbezirkes Usti n.L. auch zu anstehenden Fragen heutiger und künftiger Verkehrsbewältigung gerade im Elbkorridor zwischen Böhmen und Sachsen. Nicht nur durch **Jiri Aster**, Präsident der OHK Decin, wurde dringlich verdeutlicht, dass bei weiterem Nichtstun an der Wasserstraße Elbe/Labe und bei erreichter Kapazitätsgrenze der Eisenbahnstrecke Pirna-Decin die erwartete Verdoppelung des Güterverkehrs sich in den nächsten 10 Jahren ausschließlich auf Autobahn und Landstraßen per LKW abwickeln würde. Nach **Premier Topolaneks** Ansicht sei dies nicht vorstellbar und die Prager Regierung habe neue Überlegungen zur Ertüchtigung der Wasserstraße Labe/Elbe auf dem ca. 40 km langen, noch nicht stauregulierten Abschnitt zwischen der deutschen Grenze und Usti n.L. wie folgt angestellt:

Es bleibt bei der bisher aufwändig geplanten Verbesserung der Schiffbarkeit durch das **Wehr in Decin** und neu wird die Fortsetzung durch einen **Seitenkanal** zwischen diesem Wehr und dem nächsten bei Velké Brezno erwogen. In dem Kanalabschnitt plant man die daneben fließende Elbe großzügig wieder zu renaturieren und rechnet auch mit der Gewinnung von erneuerbarer Energie aus den in beiden Wehren integrierten Wasserkraftwerken. Die ökologische Anpassung des Projektes wird dabei der frühere Umweltminister Ivan Dejmál durchführen.

Auf diese Weise würden 300 km der kanalisierten Elbe und Moldau an die deutsche Elbe und das ganze Wasserstraßennetz in Europa angeschlossen und damit der kritischste Abschnitt auf dieser internationalen Wasserstraße überwunden.

Die volle Unterstützung dieser Herangehensweise erfährt der Prager Regierungschef auch durch den **Hejtmán** des Bezirkes Usti n.L., **Jiri Sulc**, welcher darin eine arbeitsplatzsichernde und umweltschonende Lösung des Verkehrsproblems in seiner Region sieht.

[Aster/OHK Decin]

\* \*  
\*

## ZEITSCHRIFT "SCHIFFFAHRT UND TECHNIK":

### Dr. Dörfler kämpft jetzt auch gegen BUND-Experten

Das hoffnungsvoll stimmende Ergebnis eines ersten Dialoges zwischen BUND-Vertretern und den Wirtschafts- und Hafenverbänden von der Elbe (siehe in diesem OBERELBE-Hafenbrief S. 3 – 5) hat nicht einmal vier Wochen gehalten.

Der BUND-Elbe Aktivist Dr. Ernst Paul Dörfler machte seinem allseits bekannten Image als unzuverlässiger Verhandlungspartner und „Lügenbaron von der Elbe“ bereits Ende August wieder alle Ehre, als er in einer DPA-Verlautbarung die Güterschifffahrt auf der Elbe erneut insgesamt infrage stellte und mit verdrehten Fakten die gemeinsame Sprachregelung von BUND und Wirtschaft ins Gegenteil verkehrte. Während im ersten Halbjahr 2007 die Transport- und Umschlagmengen auf der Elbe kräftig gestiegen sind (siehe auch S. 5/6 dieses Hafenbriefes), ist für Dörfler seit April der Güterverkehr auf dem Fluss „kaum noch wahrnehmbar“. Dörfler desavouiert damit auch seine Kollegen aus anderen BUND-Landesgruppen, die mit größerem Realitätsbezug und Praxisorientierung die Diskussionen während des ersten Dialoges bereichert hatten. Mit der offenkundigen öffentlichen Pflege seiner Profilneurose gefährdet Dörfler die Existenz von tausenden Arbeitsplätzen in Industrie, Logistik, Häfen und Dienstleistungsgewerbe und beschädigt die Wirtschaftsstandorte in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg.

**Der Dialog soll und muss weitergehen**, denn nur eine versachlichte Diskussion kann zu tragfähigen Ergebnissen führen. Presseverlautbarungen wie Dörflers DPA-Meldung gießen hingegen Öl ins Feuer und gefährden die erreichten ersten Ergebnisse. Aber das war möglicherweise auch beabsichtigt. [Hans-Wilhelm Dünner/SuT]

\* \*  
\*

## 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 2007 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

\* Fa. Carl Beutlhauser Baumaschinen GmbH  
Herr Gisbert Burgstaller  
Augustusweg 10  
01109 Dresden

Tel: 0351-8830-0  
FAX: 0351-8830199  
E-Mail: info-dd@beutlhauser.de  
Internet: www.beutlhauser.de

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

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

- 16.10.2007** 117. SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast im Polizeipräsidium Dresden  
19.00 Uhr Schießgasse 7, 01067 Dresden
- 13.11.2007** SHV-Wahlversammlung in der „Weißen Messe“; anschließend 118. Wirtschaftstreffen in der „Maschine“ mit Präsentation neuer Logistikleistungen der Unternehmensgruppe SBO GmbH mit ihren 6 Binnenhäfen  
19.00 Uhr
- 04.12.2007** 119. SHV-Wirtschaftstreffen und Dämmerschoppen im Schleppkahn „Waltraut“ mit Glühwein und Grog; danach Präsentation der Fa. Intergeo Umwelttechnologie und Abfallwirtschaft GmbH im Clublokal „Maschine“  
18.30 Uhr
- 15.01.2008** 120. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“, Präsentation der Firma G.U.B. Ingenieurgesellschaft mbH Dresden  
19.00 Uhr
- 21.02.2008** **Festveranstaltung zum 10jährigen Bestehen des SHV** und Parlamentarischer Abend im Internationalen Congress Center Dresden  
18.00 Uhr
- 11.03.2008** 122. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“, Präsentation der Firma STRABAG AG /Straßen- und Tiefbau  
19.00 Uhr
- 15.04.2008** 123. SHV-Wirtschaftstreffen zu Gast bei der Stadtverwaltung der Großen Kreisstadt Riesa im alten Kloster  
19.00 Uhr

\* \*  
\*

## **AUS DER SHV-BACKSKISTE:**

- \* „Der Pessimist sieht Schwierigkeiten bei jeder Gelegenheit. Der Optimist erkennt die Gelegenheit bei jeder Schwierigkeit.“ [JACKS]
- \* „Die Resignation ist ein täglicher Selbstmord.“ [BALZAC]
- \* „Wo du eine Tür zumachst, geht eine andere auf.“ [SPANISCHER VOLKSMUND]
- \* „Im Leben geht es nicht nur darum gute Karten zu haben, sondern auch darum, mit einem schlechten Blatt gut zu spielen.“ [STEVENSON]

\* \*  
\*

### 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](http://www.shv-oberelbe.de)

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