



**PARLAMENTARISCHER ABEND DES SHV:**

**„Die Binnenschifffahrt steht vor einer Renaissance“**

Der bereits zum sechsten Mal vom SHV veranstaltete Parlamentarische Abend war am 29. August d.J. dem Thema „Die Elbe/Labe als mitteleuropäische Lebensader für Wirtschaft und Verkehr“ gewidmet und vereinte mit über 100 Teilnehmern Bundes- und Landtagsabgeordnete (CDU, FDP, SPD, DIE LINKE) mit Verantwortungs- und Entscheidungsträgern aus Wirtschaft und Staatsregierung.

Im Vorfeld der Podiumsdiskussion im weißen Zelt am durch intensiven Umschlag von Projektladungen und Massengut belebten Kai des Alberthafens Dresden-Friedrichstadt nutzten die Teilnehmer gern die Möglichkeit zu einer Vorbesichtigung der Wanderausstellung „Labe/Elbe 2010“, welche durch die Kammerunion Elbe/Oder zwischen Prag und Hamburg auf die Wasserstraße gebracht wurde.

Im Dresdner Universalhafen konnten die informativen Schautafeln zur wachsenden Bedeutung von Elbeschifffahrt und Hafenumschlag sowie zur Umwelt verbessernden Unterhaltung des Flussbettes an einem extraordinären Ort betrachtet werden: im Inneren des am historischen Nordkai liegenden 755 t-Elbe-Schleppkahnens „Waltraut“, der mit seinen 11 Laderäumen und der rekonstruierten Eigner-Wohnkajüte sich selbst schon als Besucher-Glanzlicht erwies.

Im von **Staatssekretär Dr. Staube** überbrachten Grußwort des **Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Stanislaw Tillich**, wurde das Bekenntnis zu einer leistungsfähigen Wasserstraße Elbe im Verbund mit Schiene und Straße bekräftigt und auf die Erfolgshaftigkeit der durch den Freistaat getätigten Investitionen in die trimodalen Verkehrs-Schnittstellen Hafen Dresden und Hafen Riesa verwiesen.

**Ministerialdirigent Dr. Bernd Rohde**, Abteilungsleiter Verkehr im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, stellte sein in Übereinstimmung mit **Staatssekretär Dr. Hartmut Mangold** gestaltetes Grundsatzstatement unter das Motto: „**Die Binnenschifffahrt steht vor einer Renaissance**“, wobei diese Position zwar noch keineswegs eine Selbstverständlichkeit in weiten Teilen der öffentlichen und politischen Wahrnehmung wäre. „Sie ist jedoch eine **Selbstverständlichkeit für die Sächsische Staatsregierung**“. Mit Verweis auf die erfolgte Modernisierung der sächsischen Elbe-Häfen Torgau, Riesa und Dresden im Umfang von ca. 67 Mio. € und die damit erreichte effiziente Verknüpfung aller drei Verkehrsträger (Schiff, LKW, Bahn) betonte **Dr. Rohde** weiter, dass damit für die Wirtschaftsunternehmen die spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehre über die Häfen – die sich auch als Instrument der Wirtschaftsförderung bewähren – voll nutzbar sind. „Und deshalb haben wir uns entschlossen, die Häfen in den kommenden Jahren weiter zu modernisieren und innovative Projekte im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zu fördern. Dafür stehen über 30 Mio. € allein für die sächsischen Häfen bereit.“

Damit diese Investitionen auch wirtschaftlich voll wirksam werden, ist die zügige Fortsetzung der in Gang gekommenen Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten an der Bundeswasserstraße unabdingbar und wurde von der Sächsischen Staatsregierung bei Bundesminister Tiefensee mehrfach eingefordert. „Und wir haben die Zusage aus Berlin, dass die Arbeiten bis 2010 erledigt sind und Hamburg von Sachsen wirtschaftlich per Binnenschiff erreichbar ist. Von diesen Vorteilen profitieren dann auch unsere tschechischen Nachbarn, die mit ihren Schiffen ja auch Hamburg erreichen müssen.“

**Kpt. Detlef Bütow, Geschäftsführer** von mehreren sächsischen und tschechischen Häfen (**SBO und CSP**), verwies ergänzend darauf, dass sein Unternehmen sich in den letzten Jahren nicht nur zum Gesamtlogistiker zunehmend entwickelt hat, sondern auch durch Kooperation mit Reedereien und Eigencharter von Schiffsraum Linienverkehre auf der Elbe sowohl für Container als auch für Massen- und Stückgut betreibt. Das Grundkonzept basiert auf dem Einsatz von Schubverbänden, die die Zusammenladung verschiedener Güter ermöglichen. Dabei gestattet die Verwendung von Schubleichtern gleichzeitig eine Kostenreduzierung, da sich das teuerste Equipment, die Schubboote mit ihren Besatzungen, fast ständig in Fahrt befinden.

Die projektgesteuerte Abstimmung über Transport- und Ladedaten zwischen den Partnern sichert den reibungslosen Ablauf.

Kombiniert wird das Angebot durch die Möglichkeit, Schüttgüter in Transportbehälter zu verladen, wodurch Transportkosten minimiert und die Produkteigenschaften der Güter erhalten bleiben.

Dabei ist sich **Kpt. Bütow** sicher, dass die zielstrebig nunmehr in Gang gekommenen Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten am Elbe-Flussbett auch dazu beitragen werden, den in den letzten Jahren in Größenordnungen von der Elbe/Labe in Tiefwasserbereiche abgewanderten Schiffsraum schrittweise zurückzugewinnen zu können.

### **„Wir brauchen die Elbe an jedem Tag sicher verfügbar!“**

In der von **Prof. Dr. Fritz Heinrich**, Vorstandssprecher des SHV, gewohnt schwingvoll moderierten Gesprächsrunde fand **Dr. Markus Tacke, Geschäftsführer der Siemens AG Power Generation Görlitz**, deutliche Worte betreffs der Unabdingbarkeit einer täglich zur Verfügung stehenden, wirtschaftlich befahrbaren Wasserstraße von Sachsen nach Hamburg. Mit Bezug zu den im Hafen Dresden-Friedrichstadt mit der neuen Montagehalle und der Ro-Ro-Anlage geschaffenen guten Voraussetzungen für den Erhalt vieler hundert Arbeitsplätze am Siemens-Standort Görlitz und der darauf weiter fußenden geplanten Export-Produktionserweiterung von Turbinen in Ostsachsen, betonte **Dr. Tacke**, dass jeder Tag nicht möglicher Schifffahrt ab Dresden zu den Seehäfen, immensen wirtschaftlichen wie Image-Schaden für sein Unternehmen und den Standort Sachsen insgesamt mit sich bringt.

Fertig montierte und seeverpackte Turbinen, die am Dresdner Elbufer am Kai der Ro-Ro-Anlage stehen und mangels zwischen Sachsen und Magdeburg vorhandener Seichtstellen in der Elbe nicht abschwimmen können, bedeuten Vertrauensverlust beim Kunden in Übersee und erheblichen wirtschaftlichen Verlust. Denn das Seeschiff wartet nicht!

Insofern ist aus der Sicht des exportorientierten Maschinen- und Anlagenbaues in Sachsen wie auch in Böhmen die Gewährleistung einer ganzjährig täglich zur Verfügung stehenden befahrbaren Wasserstraße zu den Seehäfen für die Existenzsicherung tausender Arbeitsplätze in diesen Regionen unabdingbar!

**Thomas Menzel, Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost**, zeigte sich erfreut darüber, dass die durch seine Behörde seit geraumer Zeit verstärkt durchgeführten Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an der gesamten Elbe positiv wahrgenommen werden und an der Oberelbe z.B. im Abschnitt zwischen Riesa und Schöna für die Schifffahrt bereits zu einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem Zustand von 2003/2004 geführt haben.

**Thomas Ott, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Dresden** – als Mitorganisator des Parlamentarischen Abends, verwies in seinem Statement darauf, dass der „**Verkehrsweg Fluss**“ und die angedockten **Binnenhäfen** zunehmend für die ökologische wie wirtschaftliche Bewältigung wachsender Güterströme **an Bedeutung gewinnen**. Bei den kürzlich in Magdeburg durch das Bundesverkehrsministerium vorgestellten Planungen für ein „nationales Hafenkonzept“ zur besseren Vernetzung von See- und Binnenhäfen („Im Vordergrund steht das Hinterland“) ginge es darum, eine verbesserte Vernetzung der multimodalen Kapazitäten durch deutlich bessere Wasser- wie landseitige Anbindung auch der Elbehäfen in Mitteleuropa zu erreichen.

„Für die sächsischen Elbhäfen wird dazu die Industrie- und Handelskammer jetzt gemeinsam mit Bund, Land und Kommunen die zu setzenden Schwerpunkte erörtern. Das Hafenkonzept erhält unsere volle Unterstützung.“ **Thomas Ott** betonte – gleichermaßen schon den Abend zusammenfassend – dass „dieser Parlamentarische Abend des Sächsischen Hafenvereins wesentlich beiträgt, die Bedeutung der Binnenschifffahrt darzustellen. Es gibt keine bessere Möglichkeit für Politik, Verwaltung und Interessensvertreter, sich über den Transportweg Elbe zu informieren, als sich vor Ort die Potenziale anzuschauen und mit den Unternehmern, die den Logistikstandort Hafen betreiben und nutzen, ins Gespräch zu kommen und dauerhafte, beiderseitig nutzbare Kontakte zu knüpfen.“ [HEINRICH]

\*  
\* \*

## **OFFENER ALBERTHAFEN DRESDEN:**

### **„Entdecken – Erleben - Verstehen“**

Das Wetter meinte es am Sonnabend, dem 30. August 2008 gut mit den Veranstaltern! Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH hatte mit dem Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. sowie über 35 hafenaffinen Unternehmen zum „**1. Tag des offenen Hafens**“ von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr in die Dresdner Friedrichstadt eingeladen. Und entgegen manchem Bedenkenträger, dass „ohne Hüpfburg und Basar nichts laufen würde“ strömten über 3000 BesucherInnen zu dieser erstmals bildungsorientierten Großveranstaltung.

Unter dem Motto „Entdecken – Erleben – Verstehen“ stellten **über 35 Firmen und Institutionen** anschaulich ihr Leistungsprofil an den Hafenkais und im Bauch des rekonstruierten historischen 755t-Elbe-Schleppkahnes „Waltraut“ vor und wollten vor allem auch für Jugendliche und deren Eltern/Großeltern Berufsbilder und Ausbildungsmöglichkeiten vermitteln.

Dies gelang in vollem Maße!

Die Palette des im Dresdner Universalhafen Erlebbaren reichte vom Kranfahren (45t-Kranen für „jedermann“) über Bootfahren und Besichtigung des im Hafenbecken liegenden Binnen-

Minensuchbootes der Bundesmarine, Teilnahme am Staffen von Containern oder am Schauen durch Mitarbeiter der Schiffswerft bis zur Besichtigung des Umschlages an der neuen Ro-Ro-Anlage am Elbufer.

Den 1,5 km langen Weg vom „Historischen Terminal“ am östlichen Hafenkopf – wo auch das weiße Festzelt sich nicht über mangelnden Besuch beklagen konnte – bis zur Roll on/Roll off Anlage an der Stromelbe unterhalb der Hafeneinfahrt konnten dabei die Besucher mittels **Oldtimer-Bus** kräftesparend zurücklegen, den das SHV-Mitgliedsunternehmen TRD-Reisen aus dem Depot geholt und zur Verfügung gestellt hatte. Auch erfreuten sich Fahrten mit einer der **europaweit modernsten Lokomotiven**, welche die im Alberthafen ansässige ITL-Eisenbahngesellschaft zwischen zwei eigens für diesen Tag am Wassergleis des Südkais errichteten Bahnsteigen auf 1,6 km in Betrieb nahm, bis in den Abend ungebrochener Beliebtheit.

Gut frequentiert war auch die Ausbildungsberatung der Industrie- und Handelskammer, die sich im Inneren des 1913 gebauten Elbe-Schleppkahnes „Waltraut“ zusammen mit dem Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerk e.V. sowie der Agentur für Arbeit präsentierte. Hier war auch – vor am offiziellen Start in Prag – der größte Teil der von der KEO zusammen mit dem SHV und anderen Organisationen und Vereinen organisierten von Prag via Dresden, Riesa, Aken und Magdeburg schwimmenden Ausstellung „Labe/Elbe 2010“ zu besichtigen.

Für über 3000 junge und ältere Interessierte am Geschehen in Sachsens größtem Universalhafen wurde der wirkliche Inhalt des deutschen Wortes „BEGREIFEN“ erlebbar: Verstehen durch Anfassen, durch Teilnahme am realen Geschehen. [SBO/RED]

\*  
\* \*

## **LABE/ELBE 2010:**

### **„Schubprahm mit Ausstellungzelt im Hafen Riesa“**

Die Kammerunion Elbe/Oder (KEO) schickte im Verbund mit Elbe-Verkehre befördernden Vereinen und Verbänden – für die Oberelbe maßgeblicher Akteur der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein – nach der „Elbe 2000“ wiederum eine Wanderausstellung auf Reisen, um die Potenziale des Wirtschafts- und Lebensraumes Elbe, insbesondere die Bedeutung der Wasserstraßen, die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt und die wirtschaftliche Rolle der Häfen stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Die Informationstour führte auf der Moldau und der Labe/Elbe von Prag bis nach Hamburg und machte auch im sächsischen Containerhafen Riesa Station.

Herzlich luden die Oberbürgermeisterin der Stadt Riesa, die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH und der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V. zu einer Abendveranstaltung anlässlich dieser Wanderausstellung „**Labe-Elbe 2010**“ für den 11. September 2008 auf das Südufer des Hafens Riesa ein.

Am Südkai des Riesaer „neuen Hafens“ lag im Hafenbecken der Schubleichter mit aufgestelltem Ausstellungzelt, während sich ebenfalls in einem Zelt an Land – mit Blick auf die Abfertigung eines fahrplanmäßigen Container-Ganzzuges des **Seehafen-Hinterlandverkehrs** vom

Albatros-Express der Transfracht im zweischichtigen Umschlagbetrieb – über 90 Gäste aus Wirtschaftsunternehmen und Politik zum **Podiumsgespräch „Wirtschaft trifft Politik“** zur Bedeutung einer leistungsfähigen trimodalen Verkehrsinfrastruktur für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit besonders der in der Region Riesa-Meißen-Großenhain zwischen Dresden und Leipzig angesiedelten gewerblichen Wirtschaft einfanden.

Gerade hier am Kai des Riesaer Elbhafens, der heute allein im Containerumschlag mit über 37.000 TEU p.a. eine sichtbar erfolgreiche Rolle im deutschen Seehafen-Hinterlandverkehr spielt, wird deutlich, dass die durch den Freistaat Sachsen betriebene Investitionspolitik zur Modernisierung der Elbehäfen gleichermaßen als Wirtschaftsförderung für die Region wirksam wurde.

Dies betonte auch Ministerialdirigent **Dr. Bernd Rohde** vom SMWA und vermittelte gleichermaßen, dass die Sächsische Staatsregierung alles möglich real Machbare unternimmt, um auch die straßenmäßige Anbindung des Wirtschaftsstandortes Riesa, inclusive seiner trimodalen Schnittstelle „Hafen“, in absehbarer Zeit weiter durch investive Maßnahmen (Ausbau der B 169) deutlich zu verbessern.

Die **Oberbürgermeisterin** der Großen Kreisstadt Riesa, Frau **Gerti Töpfer**, unterstrich in ihrer herzlich gehaltenen Ansprache an die über 90 Teilnehmer der Abendveranstaltung die Wichtigkeit des SBO-Hafens Riesa sowohl als leistungsfähige trimodale Verkehrsschnittstelle als auch als wesentlicher Bestandteil der Wirtschaftsförderung für die Stadt und das Einzugsgebiet.

### **Hafen Riesa – der Hub Sachsens im Seehafen-Hinterlandverkehr**

Die Fortsetzung der erfolgreichen Entwicklung besonders des Containerumschlages im Seehafen-Hinterlandverkehrs im Riesaer Hafen, wo Schienen-Linienverkehre mit Güterschiffahrtslinien und LKW-Lokalverkehr erfolgreich verknüpft werden, erfordert für die nächsten Jahre eine erhebliche Erweiterung der Hafeninfra- und Suprastruktur.

**Kpt. Detlef Bütow**, Geschäftsführer der SBO, verdeutlichte mittels äußerst interessiert aufgenommener power point Präsentation, wie angesichts der jetzt schon ausschließlich am Nordkai Riesa's abgefertigten 37.000 TEU p.a. dem wachsenden Umschlagsbedarf in Zukunft weiter entsprochen werden soll: Auf dem Südufer des „alten“ Hafenbeckens entsteht völlig neu mit sechs Gleislagen, leistungsfähiger Containerbrücke und neuen Hafenstraßen ein **Containerterminal**, auf dem **100.000 TEU p.a.** in naher Zukunft umgeschlagen werden können. Die Sicherung einer verbesserten landseitigen Anbindung dieses Umschlagknotenpunktes ist genauso dringlich, wie die weitere Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse auf der gesamten Elbe, die seit geraumer Zeit wieder zunehmend für Containerverkehre gerade mit Quelle/Senke in Riesa genutzt wird.

**Wolfgang März**, Generalsekretär der KEO und Hauptgeschäftsführer der IHK Magdeburg informierte in Riesa nochmals zu Sinn und Zweck der von der Kammerunion Elbe/Oder ins Leben gerufenen Wanderausstellung „Labe/Elbe 2010“, die mit Blick zum geschäftigen realen Güterumschlag in der Abenddämmerung auf dem Schubleichter interessiert besucht wurde. „Diese Präsentation wurde von der KEO mit Unterstützung des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes, des Vereins zur Hebung der Saaleschiffahrt, des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost sowie von weiteren lokalen Ak-

teuren aus Politik und Wirtschaft ins Leben gerufen, deren Ziel es ist, die Potenziale des Wirtschafts- und Lebensraumes Elbe, insbesondere die Bedeutung der Wasserstraßen und die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt noch stärker in den Focus der Öffentlichkeit zu rücken“ so **IHK-Hauptgeschäftsführer März**.

Mit Blick auf den Parlamentarischen Abend des SHV in Dresden, auf die öffentliche Resonanz dieser Riesaer Veranstaltung und die zunehmend positive Betrachtung der ökologisch vorteilhaften Binnenschifffahrt in den Medien kann attestiert werden, dass die „Labe/Elbe 2010“ dieses gestellte Ziel erreicht hat. [RED/SBO]

\*  
\* \*

## **110 JAHRE SCHIFFBAU IN DD-LAUBEGAST:**

### **Zwischen Ostseebäderschiff „KRONPRINZ“ und Kenia-Fähren**

Das Mittsommer-Wirtschaftstreffen des SHV am 24. Juni d.J. vereinte bei wunschgemäß strahlendem Wetter eine über 100köpfige Festgemeinde anlässlich des 110jährigen Bestehens des Schiffbauplatzes der heutigen **Schiffs- und Yachtwerft Dresden (SYWD)** am linken Elbufer in Dresden-Laubegast. Bei Sommer-Sonnwendfeier, elsässischem Flammkuchen und vorzüglichem Diesbar-Seußlitzer Wein informierte **Torsten Müller, Chef der SYWD**, in der „Eishalle“ des Unternehmens sowohl über Geschichte und vormalige highlights dieser Traditionswerft, als auch vor allem über das Heute und Morgen der Werftgeschäftsfelder. Und da ist das Tätigkeitsspektrum weit gesteckt: Neubau und Reparatur sächsischer Fähren, die fachgerechte Wartung der historischen Dresdner Schaufelraddampfer (die Sächsische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat die größte und älteste im Liniendienst tätige Dampfschiffahrtsflotte der Welt!), historische Rekonstruktion auch seegängiger Dampfschiffe – so lag der rekonstruierte Rumpf des ältesten Ostseebäderschiffes „Kronprinz“ auf der Werft – Prototypen schwimmender Ferienhäuser für neu entstehende Seenlandschaften im Osten der Republik, Komplettverglasung der Kreuzfahrtschiffe ... und, und, und.

Mittlerweile erfolgte am Laubegaster Elbufer die Kiellegung von zwei kombinierten PKW- und Personenfähren für den Kenya Ferry Services, die im Hafenbereich Mombasa eingesetzt und jeweils eine Länge von 70 m haben werden, damit sie bis zu 1.550 Personen und 60 PKW an Bord nehmen können.

### **Interessantes aus der Werftgeschichte**

Die Schiffswerft wurde 1898 von ihrem ursprünglichem Standort Dresden-Blasewitz, unmittelbar neben dem „Blauen Wunder“ an den heutigen Standort nach Laubegast verlegt. Bereits 1899 wurde der erste Dampferneubau, die „Auguste Victoria“ fertiggestellt. Damit wurde die langjährige Neubautradition für Seitenrad-Fahrgastdampfer fortgeführt. Das Fertigungsprofil von damals, neben den Personenschiffen, mit Schleppkähnen, Fähren, Motorschiffen und Prahmen hat sich mit der Anpassung an zeitgemäße Erfordernisse bis heute erhalten.

Die Zeit nach dem 1. Weltkrieg brachte Umsatzeinbußen, was dazu führte, dass 1922 die „Neue Deutsch-Böhmische Elbschiffahrtsgesellschaft“ neuer Eigentümer der Werft wurde. Nur drei Jahre später wechselte der Eigentümer in die „Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-AG“, welche 1926 mit dem Neubau der „Dresden“ ein eigenes modernes Flaggschiff erhielt.

In der Zeit des 2. Weltkrieges lieferte die Werft Pionier-Motorboote, U-Boot-Komponenten und baute unter anderem Treibstofftanker für die Luftwaffe.

Der Beginn nach 1945 war schwer, da die Werft komplett demontiert wurde. Die ersten Jahre nach Kriegsende wurden durch Reparationsleistungen, aber vor allem durch die Rettung der Dresdner Dampferflotte durch die Mitarbeiter der Werft geprägt. Motor- und Gierseilfähren, Fahrgastschiffneubau und Umbau, Schubprähme und alle Seezeichen (Leuchttonnen) der DDR-Küstengewässer gehörten zum Leistungsspektrum der Werft, die auch 1956 ein Küstenmotorschiff an die DSR übergab.

Im Rahmen der Privatisierung durch die Treuhand nach 1990 wurde die Werft Laubegast dem Werftverbund „Die Deutsche Binnenwerften GmbH“ eingegliedert. Nach geschäftlichen Turbulenzen fand 2005 ein Besitzwechsel zum heutigen Eigentümer statt.

**Der SYWD wünscht auch der OBERELBE-Hafenbrief für die nächsten 110 Jahre volle Auftragsbücher und den Erhalt einer hochmotivierten fachkundigen Belegschaft.**

[RED/SYWD]

\*  
\* \*

## **WASSERSTRAßE ELBE:**

### **Zustand immer noch nicht zufriedenstellend**

Sowohl für den fast alternativlosen Schiffstransport von sperrigen und schweren Projektladungen (z.B. Flügel von Windkraftanlagen, bis zu 300t schwere Dampfturbinen, Transformatoren) als auch für die Touristenschiffahrt der Sächsischen Dampfschiffahrt ist die ständige Instandhaltung/Unterhaltung der Wasserstraße Elbe unabdingbar.

So führten z.B. aus politischem Willen jahrelang unterlassene Unterhaltungsarbeiten am Elbstrom in 2003 dazu, dass schon bei Pegel Dresden von 95 cm der Betrieb der sehr flachgehenden Dresdner Seitenraddampfer derart eingeschränkt werden musste, dass es zu einem Umsatzverlust von über 1 Mio. € für die Dampfschiffahrtsgesellschaft kam. Nun kann gegenwärtig auch bei Pegelstand 75 cm infolge seit 2005 wieder aufgenommenen Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten am Flussbett der Linienverkehr der sächsischen Raddampferflotte durchgeführt werden.

Die **Elbe als internationale Wasserstraße** befindet sich aber zurzeit immer noch in einem Zustand, der bei Niedrigwasser eine **wirtschaftliche Güterschiffahrt zum Teil nicht zulässt** und der Fahrgast-, Hotel- und auch Sportschiffahrt **Beschränkungen auferlegt**.

Grund dafür ist, dass nach dem Elbe-Hochwasser vom August 2002 alle Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Regulierungs und Uferschutzbauwerken an der Elbe gestoppt wurden.

Dringend notwendige Ausbaumaßnahmen in schwierigen Bereiche der Elbe wurden durch den Abbruch der laufenden Planfeststellungsverfahren nicht realisiert, die Verfahren bis heute nicht wieder aufgenommen.

Der Zustand der Buhnen, Deckwerke und damit der Schifffahrtsverhältnisse verschlechterte sich dadurch immer mehr. Erst 2005, drei Jahre nach der Hochwasserkatastrophe, wurde wieder damit begonnen, defekte Buhnen und Deckwerke, die als Uferschutzbauwerke auch die erste Verteidigungslinie vor Hochwasser und Eis in einer Kulturlandschaft darstellen, zu reparieren. Diesen Unterhaltungsmaßnahmen geht im Moment ein umfangreicher Abstimmungsprozess der Wasser- und Schifffahrtsämter mit verschiedenen Bund-, Land- und Kommunalbehörden entsprechend festgelegter Handlungsempfehlungen voraus, in dem vor allem ökologische Belange berücksichtigt werden.

Die zur Zeit verstärkt durchgeführten Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an der gesamten Elbe zeigen **erste Verbesserungen von Fahrrinntiefen** und Schifffahrtsverhältnissen auf einzelnen Elbeabschnitten und werden von der Wirtschaft und Schifffahrt sehr begrüßt. [WSA/SHV]

\*  
\* \*

## NEUES PLANCO GUTACHTEN:

### **Binnenschiff ist im Verkehrsträgervergleich ökonomisch und ökologisch Spitze**

Die Binnenschifffahrt belegt hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit und in Bezug auf den volkswirtschaftlichen Nutzen nach wie vor die Spitzenposition. Dies ist das eindeutige Ergebnis eines Gutachtens der Planco Consulting GmbH zum verkehrswirtschaftlichen und ökologischen Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße, das bereits im November vergangenen Jahres abgeschlossen, aber erst jetzt zur Verfügung gestellt wurde.

In den Punkten Energieverbrauch, Schadstoffemissionen, Verkehrssicherheit und Lärm schneidet das Binnenschiff durchweg besser ab als die Güterbahn oder der Lkw.

In der Vergangenheit wurden Verkehrsträgervergleiche wiederholt mit veraltetem Zahlenmaterial und falschen Annahmen durchgeführt. In der nun vorliegenden Untersuchung wurden erstmals aktuelle Berechnungen auf verkehrsträgertypischen Relationen durchgeführt, und zwar sowohl für den Massengut- als auch für den Containertransport. Eindeutig sind die Aussagen der Gutachter etwa hinsichtlich des Energieverbrauchs: Im Massenguttransport verbraucht das **Binnenschiff 67 % weniger Energie als der Lkw und 35 % weniger als die Bahn**. Das gleiche Bild zeigt sich beim Containertransport: Hier liegt der Vorteil des Binnenschiffs je Container gegenüber dem Lkw bei 52 % und gegenüber den Güterzügen bei 38 %.

Das Gutachten der Planco Consulting GmbH kann über die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Magdeburg bezogen werden und ist auch auf der Webseite [www.wsd-ost.wsv.de](http://www.wsd-ost.wsv.de) als download eingestellt. [BW/VBW]

\*  
\* \*



## 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 3. Quartal 2008 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

- |   |  |
|---|--|
| * Fa. TRD-Reisen Dresden KG<br>Herr Detlef Vogt<br>Zum Birkhübel 7<br>01108 Dresden                       | Tel: 0351-8902824<br>FAX: 0351-8808132<br>E-Mail: vogt@trd-reisen.de<br>Internet: www.trd-reisen-dresden.de                                  |
| * Fa. Konrad Zippel<br>Spediteur GmbH&Co.KG<br>Herr Axel Kröger<br>Wendenstr. 296<br>20537 Hamburg        | Tel.: 040-25304512<br>FAX: 0351-25304582<br>E-Mail: kroeger@zippel24.com<br>Internet: <a href="http://www.zippel24.com">www.zippel24.com</a> |
| * Sparkasse Meißen<br>Frau Christine Hoser<br>Hauptstr. 70<br>01587 Riesa                                 | Tel.: 03525-51502261<br>FAX: 03525-51502222<br>E-Mail: c.hoser@spm.de  |
| * Fa. Fähr- und Ausflugsschiffahrt<br>Herr Michael Kramer<br>Hirschsteiner Weg 1<br>01665 Niederlommatsch | Tel.: 035247-51329<br>FAX: 035247-56699<br>E-Mail: faehre.niederlommatsch@web.de<br>Internet: www.faehrbetrieb-kramer.de                     |
| * Fa. Metallbau T. Held<br>Herr Timmy Held<br>An der Schlosserei 7<br>01558 Großenhain                    | Tel.: 03522-507495<br>FAX: 03522-38141<br>E-Mail: info@metallbau-held<br>Internet: www.metallbau-held.com                                    |

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

\*  
\* \*

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

- 23.09.2008** 129. Wirtschaftstreffen im World Trade Center (WTC) Dresden;  
19.00 Uhr Unternehmenspräsentation der DREWAG - Stadtwerke Dresden GmbH
- 14.10.2008** 130. Wirtschaftstreffen im SHV-Clublokal „Maschine“;  
19.00 Uhr Unternehmenspräsentation Fa. Carl Beutlhauser Baumaschinen GmbH
- 04.11.2008** 131. SHV-Wirtschaftstreffen im Clublokal „Maschine“  
19.00 Uhr
- 17.11.2008** SHV-Mitglieder zu Gast bei Tom Pauls auf dem Dresdner Theaterkahn  
19.00 Uhr
- 28.11.2008** Elbschiffahrtstag in Hamburg  
ganztägig
- 02.12.2008** Dämmerchoppen „im Bauch der Waltraut“;  
18.00 Uhr anschließend 132. SHV-Wirtschaftstreffen im Clublokal „Maschine“

\*  
\* \*

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

- \* „Eile ist die Mutter der Unvollkommenheit“ [Saadi]
- \* „Die Ablehnung, Unwichtiges zu tun, ist eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg“ [Mac Kenzie]
- \* „Die Vollkommenheit einer Uhr besteht nicht darin schnell, sondern richtig zu gehen“ [Vauvenargues]
- \* „Es ist nicht wenig Zeit die wir haben, sondern es ist viel Zeit, die wir nicht nützen“ [Seneca]

\*  
\* \*

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

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich  
FAX-Hotline: 0351/4759747  
E-Mail: [fritz\\_heinrich@binnenhafen-sachsen.de](mailto:fritz_heinrich@binnenhafen-sachsen.de)

Nachdruck redaktioneller Beiträge (auch auszugsweise) nur mit Quellenangabe erwünscht.