



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

Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.

Nr. 45 (2/2009)

SHV-WORKSHOP IN LITOMERICE:

EU-Fördermittel für Elbschifffahrt

Unter dem Arbeitstitel „**Die Europäische Union hilft Wirtschaftsräume zu verknüpfen**“ fand in Zusammenarbeit mit dem Tschechischen Generalkonsulat Dresden, dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit und der Kammerunion Elbe/Labe sowie der OHK - Okresni hospodárská komora Usti nad Labem und Decin der Workshop des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. im Rahmen der Europawoche 2009 statt.

Die Veranstaltung fand wenige Tage nach der unter der Ratspräsidentschaft der Tschechischen Republik durchgeführten Tagung der EU-Verkehrsminister in Litomerice statt und widmete sich vorrangig der Leistungsentwicklung von Schiene, Straße und Wasserstraße zwischen Böhmen und Sachsen/Deutschland in weiterer Ausgestaltung der TEN-Programme. Unter der bewährten Leitung von **Kpt. Detlef Bütow** wurden auf dem ganztägigen Workshop Erfahrungen, die bei der Umsetzung des Marco Polo Programmes der EU seit 2007 von den sächsischen und tschechischen Binnenhäfen gewonnen wurden, vorgestellt; gleichermaßen wurde der Akzent auf den realisierten und den zukünftig notwendigen Ausbau der Schienenwege in Verknüpfung mit einer besseren Nutzung der ertüchtigten internationalen Wasserstraße Elbe/Labe gelegt.

Vor über 90 Teilnehmern des traditionell nun schon zum siebenten Male im Rahmen der Europawoche stattfindenden internationalen Workshops des SHV unterstrich im historischen Theater von Litomerice (Leitmeritz a.d. Elbe) der Vizebürgermeister der Stadt, **Jaroslav Tvirdik**, die Forderung der verladenden Wirtschaft in Nordböhmen, dass nur durch Gewährleistung einer ganzjährigen Vollschiiffbarkeit der Elbe/Labe von Melnik bis Hamburg wettbewerbsfähige Transportbedingungen vor allem für den Maschinen- und Anlagenbau gewährleistet werden können.

Eine nicht unbedeutende Voraussetzung dazu ist die Errichtung der Staustufe Decin, wobei garantierte Wasserstände mit über 1,40 m Tauchtiefe zwischen Decin und Usti n.L. auch der touristischen Schifffahrt zwischen Hamburg und Prag außerordentlich gut zu Gesicht stehen werden!

Sog. „Umweltschützer“ im Abseits !

Der Präsident der WSD Ost, **Thomas Menzel**, hob in seinem Vortrag hervor, dass die WSD Ost seit 2004 verstärkt die durch das Hochwasser im August 2002 entstandenen Schäden und die durch den dreijährigen Baustopp vernachlässigten Wasserbauwerke wie Buhnen und Deckwerke, zügig repariert und die Schifffahrtsbedingungen der Elbe dadurch wesentlich verbessert habe, so dass große Strecken der Elbe bereits den angestrebten Tauchtiefenbedingungen von mindestens 1,40 m bei Niedrigwasser entsprechen würden.

Menzel stellte fest: „Es muss aber konstatiert werden, dass zwischen den sogenannten Elbeschützern und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) weiterhin ein ausgesprochen verkramptes Verhältnis besteht und die Sachargumente der WSV durchgängig ignoriert und sachungerechte Behauptungen in die Welt gesetzt werden.“ So würden die Reparaturmaßnahmen der Öffentlichkeit durchgängig als Ausbaumaßnahmen deklariert. Gegen diese Arbeiten werde gerichtlich massiv vorgegangen. So stellte der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) am 9. September 2008 einen Eilantrag an das Verwaltungsgericht Dessau-Roßlau auf Beteiligung von Naturschutzverbänden an den Unterhaltungsmaßnahmen, der am 4. September von diesem Gericht abgelehnt wurde, worauf der BUND einen Tag später Beschwerde einlegte, worauf vom Oberverwaltungsgericht am 28. Oktober 2008 festgestellt wurde, dass der BUND „keine Beteiligungsrechte bei Unterhaltungsmaßnahmen hat und dass es sich bei den durchgeführten Maßnahmen um Unterhaltungsmaßnahmen handelt.“

Damit kann davon ausgegangen werden, dass **die verkehrliche Zukunft der Elbe/Labe nicht mehr auf der Kippe“ steht**, da die deutschen Gerichte pro Instandhaltung entschieden haben! Auf dieser Rechtsgrundlage ist die WSV mit Arbeiten am Strom im Umfang von 12 Mio. € für 2009 für Reparaturarbeiten am Werk! Wirklicher Umweltschutz und Förderung der Binnenschifffahrt auf der Elbe haben dabei – gerade in Anbetracht prognostizierten Klimawandels und zunehmender Güterverkehrsmengen – gleiche Ziele!

Neue Eisenbahnlinie und neuer Schiffsraum

Ministerialdirigent Dr. Bernd Rohde, Abteilungsleiter Verkehr im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, überbrachte den Workshop-Teilnehmern die Grüße des sächsischen Ministerpräsidenten Tillich und unterstrich die Nützlichkeit dieses nun zum siebenten Male stattfindenden produktiven SHV-Dialoges zwischen tschechischen und deutschen – vornehmlich sächsischen – Unternehmern und Politikern.

Nachdem in den letzten Jahren mit sechs Straßenübergängen für den Güterverkehr und dem Bau der grenzüberschreitenden Autobahn A 17/D 8 zwischen Sachsen und Böhmen gute Bedingungen für den Straßengüterverkehr geschaffen wurden, gelte es nun – so **Dr. Rohde** – die **Eisenbahnverbindungen und die Elbeschifffahrt** auch mit Hilfe des EU-Förderprogrammes Marco Polo **auszubauen**. So sei sowohl eine neue Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke außerhalb des engen Elbtales als auch eine leistungsfähige Wasserstraße Elbe/Labe dringend nötig, um den nach der gegenwärtigen Krise wieder stark wachsenden Güterverkehr in dieser europäischen Region umweltfreundlich und effizient bewältigen zu können.

„Wir brauchen die Elbe gemeinsam mit unseren tschechischen Partnern und werden alles Notwendige dafür tun, diesen wichtigen europäischen Verkehrsweg weiter zu ertüchtigen.“ Der Freistaat Sachsen wird weitere 30 Mio. € in seine Hafeninfrastruktur investieren und neuen Schiffsraum mit innovativen Antrieb speziell für die Fahrtbedingungen auf der oberen und mittleren Elbe/Labe entwickeln und bauen.

Sowohl der **Generalkonsul** der Tschechischen Republik in Dresden, **Mgr. Tomas Podivinsky**, als auch der **stv. Direktor der Tschechischen Wasserstraßenverwaltung, Jan Bukowsky**, betonten die Wichtigkeit weiteren Ausbaues der Labe und Vltava, für den bis 2013 immerhin 2,3 Mrd. € von der Europäischen Union an Fördermitteln zur Verfügung stehen würden. Allerdings konnten auf dem Workshop angesichts der gegenwärtigen politischen Unsicherheiten in Prag für den Ausbau der wirtschaftlich wichtigsten Elbstrecke

zwischen Usti n.L. und der deutschen Grenze mit dem zu errichtenden Stauwehr bei Decin keine terminlich determinierten Aussagen getroffen werden.

Eisenbahnkapazität Pirna-Decin am Limit

EU4SEA-rail ist der Eisenbahnkorridor entlang der Achse Skandinavien/Nordsee – Ostsee – Berlin – Dresden – Prag – Wien – Budapest –Mittelmeer – Schwarzes Meer. Das „Nadelöhr“ in diesem internationalen Verkehrskorridor ist das Elbtal auf der Strecke zwischen Decin und Prag. **Steffen Nestler, Geschäftsführer der GVZ – Gesellschaft Deutschland**, verwies darauf, dass voraussichtlich bis 2015 die Kapazitätsgrenze in diesem Bereich erreicht wird. Als Alternative ist eine Hochgeschwindigkeitsstrecke (200 km/h) außerhalb des vorhandenen Verkehrskorridors im Gespräch. Neben der bereits erfolgten Ertüchtigung der im Elbtal bestehenden Bahnlinie soll die genannte Verbindung unter Beachtung der Leistungsentwicklung der Seehäfen und dem Hinterlandverkehr projektiert werden. Die sächsische Staatsregierung und die Tschechische Republik setzen sich bei der EU dafür ein, dass das Vorhaben bei der Revision der Leitlinien der EU in das vorgesehene europäische Kernnetz eingebunden wird.

Von Bord des Passagierschiffes „Porta Bohemica“ aus, auf dem der Workshop am Nachmittag fortgesetzt wurde, konnten sich die Teilnehmer von der attraktiven, Prag-nahen Lage des trimodalen Umschlagplatzes Hafen Lovosice am Ufer der hier stauregulierten Elbe/Labe überzeugen. **Jiri Aster, Geschäftsführer** der zur SBO-Gruppe gehörenden **CSP s.r.o.** erläuterte angesichts am Ufer glänzender, kürzlich errichteter Silotürme und leistungsfähiger Umschlagtechnik die strategisch für die Wirtschaftsregion Prag an Bedeutung gewinnende Lage seines Hafens Lovosice, der als ideale Schnittstelle von Eisenbahn, Autobahn und Wasserstraße Elbe zunehmend von potenziellen Ansiedlern nachgefragt wird. [FH/SEI]

*
* *

EU-FÖRDERPROGRAMM GREIFT:

Mit Marco Polo Belegung der Elbschifffahrt

Ein EU-Förderprogramm, das den Namen jenes venezianischen Kaufmannes trägt, der im 13. Jahrhundert via Vorderen und Hinteren Orient China bereiste, hilft heute erfolgreich, Transporte von der Straße wieder auf die Mittel- und Oberelbe zurückzuholen. Die Erfahrungen, die dabei aus Sicht der das Projekt leitenden Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH – im Verbund mit den Tschechisch-Sächsischen Häfen (CSP), CSPL a.s., DBR – Odra Rhein Lloyd, Industriehafen Roßlau (IHR) und der Magdeburger Hafen GmbH – bisher gesammelt wurden, konnten zum **7. Internationalen Workshop des SHV** im Mai 2009 vor interessiertem Fachpublikum präsentiert werden.

SBO-Vertriebsleiter **Stefan Kunze** und **Veronika Samajova** betonten: „Ohne Marco Polo-Förderung hätten wir die Aufgabe, wieder Transporte auf die Elbe zurückzuholen, die vor Jahren hier schon stattgefunden hatten, nicht erfolgreich lösen können.“ Denn durch nach 2002 unterlassener Unterhaltung und längere Niedrigwasserperioden der Elbe saßen die Schiffe auf dem Trockenen. Tschechische Reeder wanderten mit ihrem Schiffsraum von dieser Elbe lieber auf die Donau ab, um sicher Geld verdienen zu können.

„Das Elbe/Labe-typische **Niedrigwasser** war also die **Marktbarriere**, die wir mit einem neuen Linienverkehr, dem **Ecological Transport Service (ETS)** überwinden wollten,“ so Kunze. Das Förderprojekt ETS-Elbe läuft über vier Jahre und wurde im April 2007 gestartet. Insgesamt werden ca. 19 Mio. € Projektkosten veranschlagt; die Summe der EU-Fördermittel beträgt 1,6 Mio. €

Mit der Anschubfinanzierung der EU konnte die ETS zwei Schubverbände einsetzen, die aus zwei Schubbooten und acht Leichtern bestehen, die auch bei Niedrigwasser eingesetzt werden können. Der Hafen Magdeburg übernimmt die Hub-Funktion für Linienverkehr, der zweimal in der Woche fährt. Die Schubverbände haben dabei zwei Vorteile: Zum einen funktionieren sie wegen des geringen Tiefgangs auch bei Niedrigwasser, zum anderen gibt es gegenüber herkömmlichen Motorschiffen wirtschaftliche Vorteile im Betrieb.

In den zwei Jahren des Bestehens wurde die **ETS sehr gut angenommen**; nicht zuletzt dadurch, dass die **Linienverkehre** nicht nur den Partnern offen stehen, sondern auch allen übrigen Reedereien, die Güter einspeisen wollen. Die ETS konnte daher Güter auf die Elbe zurückholen, die zuvor im Tiefwasserreich endeten und dann auf der Straße nach Sachsen und Tschechien befördert wurden.

Bei der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH stammt inzwischen ein Drittel der Schiffsumschläge aus der ETS, die mit der länger bestehenden Elbe-Container-Linie (ECL) kooperiert.

Transportiert werden sowohl Greifergut (z.B. Feldspat) als auch Schwergut, Projektladungen und Industrieanlagen.

Auf jeden Fall wurde bisher **mit der ETS eine spürbare Stabilisierung des Frachtraumangebotes** auf der mittleren und oberen Elbe erreicht, sodass in absehbarer Zeit dieser sich etablierende Linienverkehr auch wirtschaftlich voll auf eigenen Beinen stehen kann.

Marco Polo brauchte seinerzeit vier Jahre, um China zu erreichen. Angesichts der gegenwärtig noch anhaltenden Weltwirtschaftskrise muss das EU-Förderprogramm seines Namens wahrscheinlich der ETS noch etwas länger auf die Beine helfen. [KUNZE/RED]

*
* *

SHV-FACHEXKURSION 2009:

Karlsruher Rheinhäfen und BAW im Fokus

Es war keinesfalls „das verflixte siebente Jahr“ in Folge, in dem Anfang Juni die nun schon zur Tradition gewordene mehrtägige Fachexkursion des SHV erfolgte! Die Zielsetzung, außerhalb der sächsischen Grenzen funktionierende Wirtschaft, technisch-technologische Neuerungen und vor allem erfolgreich schaffende Menschen kennen- und schätzen zu lernen, führte die 49köpfige (damit war der Bus incl. Reiseleitersitz auch gerappelt voll!) Exkursionsschar diesmal an den Oberrhein nach Karlsruhe.

Spätestens nach dem bei der Anfahrt im Bus absolvierten Quiz wussten alle, dass Karlsruhe von Markgraf Karl-Wilhelm 1715 gegründet wurde, der Rheinhafen seit 1901 besteht und durch einen 3,2 km langen Stichkanal mit der internationalen Wasserstraße Rhein verbunden ist.

Die herzliche Aufnahme „vor Ort“ in den **Rheinhäfen Karlsruhe** durch **Hafendirektor Alexander Schwarzer** sowie **Marketingchef Gerhard Hildebrand** vermittelte das Gefühl, sich schon „ewig“ zu kennen. Beeindruckend das Erlebnis **Hafenbesichtigung per Bus und MS „Karlsruhe“**, das dann dem anschaulichen Begreifen der vorher im Vortrag per power point von **Gerhard Hildebrand** vermittelten Zahlen und Fakten diene: „Sechs Hafenbecken mit 14 km Uferlänge, davon 3,2 km senkrecht oder teilgebösch ausgebaut, 42 km Gleise der Hafenbahn und 14 km Hafenstraßen stellen eine exzellente Infrastruktur dar für das insgesamt 300 ha große Hafengebiet.

Den hohen Standard der Hafenanlagen zu erhalten und fortzuentwickeln ist das Ziel der Rheinhäfen Karlsruhe. Dort wo erforderlich, werden Ufer- oder Umschlaganlagen umgebaut, erneuert oder ganz neu errichtet. Sicherheit und Service für die Schifffahrt und die in ihr Tätigen haben in den Karlsruher Häfen einen hohen Stellenwert.

Seit 1987 gehören Überschwemmungen der Vergangenheit an. Ein in dieser Form einmaliges Hochwassersperrtor schützt bei extremem Hochwasser das Hafengelände vor den Fluten des Rheins. (Von dessen Funktion konnten sich die Exkursionsteilnehmer hoch über dem Stichkanal überzeugen.)

Neben den mengenmäßig nach wie vor dominierenden Massengütern wie Kohle, Kies oder Öl, tritt mehr und mehr der Umschlag von hochwertigem Stückgut in Containern in den Vordergrund. Vertaktete Liniendienste in die großen niederländisch-belgischen Seehäfen verbinden den Karlsruher Hafen mit den dortigen Terminals und damit mit dem weltweiten Warenverkehr.“

Besonders eindrucksvoll für die SHV-Exkursanten war die Bereisung des separaten **Ölhafens**, dem bedeutendsten Umschlagplatz dieser Art im europäischen Binnenland! Im Nordwesten Karlsruhes produziert die größte und leistungsfähigste Mineralö Raffinerie ganz Deutschlands. Ihr Rohöl erhält sie per Pipeline aus Marseille, End- und Zwischenprodukte werden zu einem nicht unerheblichen Teil per Schiff ab- oder auch antransportiert.

Politische Wertschätzung von Hafen und Schifffahrt

Ausdruck hoher Wertschätzung des Hafenumschlages und der Vorteilhaftigkeit des sich weiter entwickelnden Industriegebietes mit trimodalen Verkehrsanschlüssen für die Menschen in der Region war die Beteiligung von **Frau Margret Mergen, Bürgermeisterin der Stadt Karlsruhe** und Aufsichtsratsvorsitzende der KVVH GmbH, zu der auch die Karlsruher Rheinhäfen gehören, am abendlichen **SHV-Wirtschaftstreffen** mit der badener Hafenwirtschaft und kommunalen Politikern.

Klare Position zur Zukunft der Binnenschifffahrt als „dem Verkehrsträger mit der besten Energieeffizienz und größter Umweltverträglichkeit“ hörte sich von Frau **Bürgermeisterin Mergen** so an: „Ich wundere mich immer, dass sich diese Erkenntnis nicht schon weiter verbreitet hat. Und die Binnenschifffahrt hat noch erhebliche Kapazitäten frei. Ich erzähle immer gerne, wie ich es auf unserer Rheinbrücke sehe. Ich stehe dort und schaue mir die unendlichen Auto- und LKW-Schlangen und Staus an. Und dann schaue ich von der Brücke herunter und frage mich, weshalb nicht viel mehr Schiffe auf dem Rhein fahren.“

BAW mit Strategie 2010

Durch Direktor **Prof. Dr.-Ing Heinzelmann** und **Dr.-Ing. Bernd Schuppener**, Leitender Baudirektor, hervorragend fachlich vorbereitet war die mehrstündige Besichtigung der **Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)**.

„Als Dienstleister der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stehen wir in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Die Anforderungen an unsere Beratungs- und Unterstützungsleistungen werden im Verkehrswasserbau mit seinen klassischen Disziplinen der Bautechnik, der Geotechnik und des binnenländischen und maritimen Wasserbaus sowie auch in der Informations- und Kommunikationstechnik weiter zunehmen,“ erläuterte **Dr. Schuppener** eingangs die generelle BAW-Position. In den einzelnen Fachbereichen konnte ein sehr überzeugender Eindruck davon gewonnen werden, dass sich die BAW mit ihrer „**Strategie 2010**“ gut für künftige Aufgaben rüstet.

Die wichtigsten kundenbezogenen Elemente dieses Konzeptes sind:

- . Ganzheitliche verkehrswasserbauliche Konzeptionen und Lösungen entwickeln,
- . Standardisierungen, Regelwerke weiterentwickeln,
- . Wissenstransfer in die WSV optimieren sowie
- . Know-how im Rahmen nationaler und internationaler Zusammenarbeit und im Interesse des Standortes Deutschland weitergeben.

o o o o o

Die Rückfahrt vom Rhein wieder nach Sachsen führte auch durch den abenteuerlichen **Spessart-Wald**, in dem die SHV-Exkursanten glücklicherweise nicht von wilden Räufern überfallen und beraubt wurden, sondern im „**Wirtshaus im Spessart**“ mit leckerem Spanferkel und würzigem Hastrunk gestärkt wurden. [FH]

*

* *

SHV WIRTSCHAFTSTREFFEN BEI DER DVB:

Straßenbahn ohne Oberleitung?

Zum 21. April d.J. luden SHV und Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) zum 136. Wirtschaftstreffen in das attraktive Straßenbahnmuseum ein – und über 90 (!) SHV-Mitglieder sowie Gäste aus der Politik erschienen.

Dipl.-Volkswirt Reiner Zieschank, Vorstand Finanzen und Technik der DVB stellte inmitten sorgsam rekonstruierter und topp gepflegter historischer Straßenbahnen sein Unternehmen sehr anschaulich und wirklich auch „begreifbar“ vor: Immerhin betreiben 1.674 MitarbeiterInnen 152 NGT- und 59 Tatra-Züge der Straßenbahn, 154 Autobusse, 5 Elbe-Personenfähren und 1 Autofähre und beförderten damit im Jahr 2008 die stolze Zahl von 144,5 Millionen Fahrgästen. Das waren 2,5 Millionen mehr, als ein Jahr zuvor.

Vor allem Straßenbahn- und Busfahren ist wieder „in“!

Das trägt einerseits zum Klimaschutz bei und ermöglicht andererseits mehr sicheres Erleben im Biergarten sowie im städtischen Umfeld (z.B. „Nachtlinien“).

Entscheidende Voraussetzung dafür sei – **so Zieschank** – die immer wieder am Bedarf der Kunden sowie am technischen Fortschritt orientierte Sicherung einer modernen Fahrzeug- und Fahrwegstruktur. So geht nächstes Jahr der letzte Tatra-Straßenbahnzug aufs Altenteil und das weit verzweigte Streckennetz hat heute bereits über 40 % einen eigenen Bahnkörper

sowie auf 27 km Feinstaub und Lärm „fressendes“ Rasengleis, das überdies noch Sauerstoff produziert. Hochmodern sind auch das **DVB-Info-System** vom Handy über Widget und die dynamische Fahrgastinfo in Echtzeit in Gaststätten/Biergärten sowie an den Haltestellen. Doch bald wird es in Dresden auch die Präsentation einer **Weltneuheit** geben: **elektrische Straßenbahn**, die **ohne Oberleitung** in Betrieb ist! Das Pilotprojekt im Dresdner Westen sieht unterirdisch im Gleisbett verlegte Stromkabel vor, das Magnetfeld induziert in der innovativen Fahrzeugtechnik den für den Motor notwendigen Strom, sodass die ganze Sache ohne Masten und Oberleitung auskommt. (Da könnte man doch nun auch problemlos eine Güterstraßenbahn im Alberthafen in Betrieb nehmen!)

Großes Interesse und viele Fragen hatten die Teilnehmer des SHV-Wirtschaftstreffens dann in der hochmodernen Betriebsleitstelle der DVB, die – so erfuhr man aus dem Mund von **Hans-Jürgen Créde, Vorstand Betrieb und Personal der DVB** – allerdings schon kommendes Jahr wieder einen technischen Quantensprung erfahren wird. [HEI/DVB]

*
* *

SHV-WT IN DER KAMIN-LOUNGE:

TS-Bau Riesa präsentierte sich hoch über der Stadt

Sparkasse Meißen, Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein sowie TS-Bau GmbH (NL Riesa) luden zum März-Wirtschaftstreffen (es war das 135ste) in die Kamin-Lounge des modernen Gebäudes der Sparkasse in Riesa ein, wo sich das in Riesa niedergelassene Bauunternehmen präsentierte.

Michael Benedikt, Geschäftsführer der TS Bau GmbH Riesa, informierte über das weitgespreizte Tätigkeitsfeld seines Unternehmens, in dem die NL Riesa derzeit 180 MitarbeiterInnen beschäftigt und ca. 20 Mio. € Jahresumsatz erzielt.

Das Bauunternehmen ist in den Sparten Straßen- und Tiefbau, Gleisbau, Hoch- und Industriebau sowie Abbruch und Recycling aktiv.

„In allen diesen Sparten bietet unsere Baugesellschaft eine umfassende Fachkunde bei der Durchführung komplexer Bauvorhaben“, erläuterte **Michael Benedikt**. Sein Unternehmen entstand aus der Zusammenführung der PapeBau-Union GmbH (gegr. 1991), der Proterra GmbH sowie der Thyssen Schachtbau Rohrtechnik GmbH und führt den Namen TS-Bau seit 2000.

Die **Tradition** der Unternehmung in Riesa liegt im **Hoch- und Industriebau**. Mit der Herauslösung des Bereiches Bau der Stahl- und Walzwerk Riesa AG und der Gründung einer neuen Baugesellschaft (1991 die BAUUNION Riesa GmbH & Co.) wurde in diesem Segment ein leistungsstarkes Unternehmen gegründet. Seit nunmehr über 15 Jahren wird der Industriehochbau sowie Hochbau von Wohn-, Geschäfts- und Gesellschaftsbauten intensiv betrieben. Insbesondere der Beton- sowie Stahlbetonbau jeder Art und Güte ist ein Stützpfiler dieser Sparte. Das Unternehmen ist seit 1995 Fachbetrieb nach § 19 I Wasserhaushaltsgesetz und unterliegt der fachlichen Anleitung und Kontrolle der TÜV SÜD Industrie Service GmbH Dresden. Weitere spezielle Fachkundenachweise ergänzen die nachgewiesene fachliche Spezialisierung in dieser Sparte.

Auch im Gleisbau kann sich die TS-Bau nicht nur als Vertragspartner bei der Deutschen Bahn AG bundesweit sehen lassen. So sind z.B. auch Wacker Chemie AG Nünchritz, Vattenfall Europe AG Cottbus, die Sächsische Binnenhäfen GmbH und die BASF Schwarzheide Auftraggeber des Riesaer Unternehmens. [TS-Bau/RED]

*

* *

MÜNCHENER ERKLÄRUNG:

Schafft freie Fahrt für „HOCH und SCHWER“!

Am Rande der Messe **transport logistic** veranstalteten am 13. Mai 2009 in München der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BöB), die Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) sowie das Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) eine Podiumsdiskussion unter der bewährten agilen Leitung von **Hans-Wilhelm Dünner**, Chefredakteur der Fachzeitschrift Schiffahrt und Technik, die sich den Anforderungen von Maschinenbau-Industrie und Schwergut-Logistik an die Infrastruktur widmete.

Als Resultat der lebendigen Diskussion entstand eine „**Münchener Erklärung**“, in der Bund, Länder und Kommunen dringlich aufgefordert werden, mit Verladern, Spediteuren und Infrastruktur-Anbietern vorausschauend z.B. bei der Projektierung und Rekonstruktion von Kreisverkehren, Brücken und Hafenzufahrten zusammen zu arbeiten.

[Kontakt: betchen@shortseashipping.de]

Deutschland ist einer der wichtigsten Produktionsstandorte für den Maschinen- und Anlagenbau. Zu einem großen Teil werden die Anlagen für den Export gefertigt. Das heißt: Große Anlagenmodule, Pressen, Transformatoren oder Baumaschinen müssen von Deutschland aus in alle Welt transportiert werden. Das geht per Schiff über die Seehäfen und – vorgelagert – am besten über die Binnenhäfen. Doch der Transportweg dorthin ist nicht immer problemlos. In der **Münchener Erklärung** heißt es: „Die Erreichbarkeit und Nutzung der Binnenwasserstraßen hängt von verschiedenen Voraussetzungen ab, die zwingend gegeben sein müssen. In erster Linie müssen die Zufahrtswege von den Produktionsstätten zum Umschlag ausreichend dimensioniert (Tragfähigkeit von Brückenbauwerken) und frei von künstlichen Hindernissen (zu kleine Kreisverkehre, Rückbau von Straßenquerschnitten zum Zwecke der Verkehrsberuhigung, usw.) sein. Auch bestehende Einschränkungen im Wasserstraßennetz müssen nachhaltig verbessert werden, damit die vorhandenen Vorteile der Binnenwasserstraße überhaupt in der Fläche genutzt werden können... Leider gibt es Beispiele, bei denen Träger der Planungshoheit die Belange dieser Transporte nicht oder nur unzureichend berücksichtigt haben, wo örtliche und durchaus positive Ansätze aufgrund von Einschränkungen in Bereichen anderer Zuständigkeiten oder kurzfristige Denkweisen die Möglichkeiten der Nutzung der bimodalen Transportkette Straße-Wasserstraße einschränken oder gar ganz verhindern.“

Um erhebliche Nachteile für die Zukunft des Produktionsstandortes Deutschland abzuwenden, sind alle Entscheidungsträger aufgerufen, die **Transportwege** vor allem für „**HOCH und SCHWER**“ einer gründlichen Revision zu unterziehen und anforderungsgerecht zu dimensionieren. [HEI/SUT]

*

* *

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 07.07.2009** SHV-Wirtschaftstreffen mit Fa. DOMARIN
18.30 Uhr zu Gast im Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden
- 25.08.2009** Mit TÜV Rheinland Akademie GmbH auf dem Lausitzring/Eurospeedway
17.30 Uhr (16.30 Uhr Bus ab Alberthafen Dresden)
- 22.09.2009** SHV-Wirtschaftstreffen mit Fa. Sachsenland Transport Logistik GmbH
19.00 Uhr im Clublokal „Maschine“

*
* *

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *„Es ist eine alte und paradoxe Angewohnheit des Menschen, schneller zu laufen, wenn er vom Weg abgekommen ist.“ [May]*
- * *„Die Ablehnung, Unwichtiges zu tun, ist eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg“ [MacKenzie]*
- * *„Das Wort „Krise“ setzt sich im Chinesischen aus zwei Schriftzeichen zusammen: Das eine bedeutet „Gefahr“, das andere „Gelegenheit“ . [J.F. Kennedy]*
- * *„Brauche nicht alles, was du hast; kaufe nicht alles, was du siehst, so geht es dir gut zu jeder Zeit.“ [Martin Luther King]*

*
* *

Impressum:

DER OBERELBE HAFENBRIEF des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. erscheint als Mitteilungsblatt quartalsweise kostenfrei.

Herausgeber: SHV, Magdeburger Straße 58, 01067 Dresden;
Vorsitzender Kapitän Detlef Bütow
Tel.: 0351/4982 – 200 (Frau Glaser/Frau Buder)
FAX: 0351/4982 – 202
www.shv-oberelbe.de

Redaktion: Prof. Dr. Fritz Heinrich
FAX-Hotline: 0351/4759747
E-Mail: fritz_heinrich@binnenhafen-sachsen.de

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