

## SHV-BILANZ 2010:

### Hohe Ausstrahlung auf Politik und Unternehmen

Zum Auftakt des Vereinsjahres 2011 fand am 11. Januar die Mitgliederversammlung des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) traditionsgemäß in der „Weißen Messe“ im Fischhaus Alberthafen statt, auf der sowohl das im Jahr 2010 Erreichte als auch die Schwerpunkte der für 2011 zu leistenden Arbeit zur Diskussion standen.

Der **Vereinsvorsitzende, Kapitän Detlef Bütow**, würdigte das abgelaufene Jahr als ein sehr aktives und inhaltlich anspruchsvolles Vereinsjahr. Immerhin führte der SHV **13 hochkarätige Veranstaltungen mit durchschnittlich 80 Teilnehmern** durch, die allesamt von hoher Qualität waren und auch bundesweit in der Fachpresse reflektiert worden sind. Höhepunkte der Vereinsarbeit waren der Internationale Workshop im Mai 2010 in Decin (CZ) sowie die mehrtägige Fachexkursion zu den Bayernhäfen Regensburg und nach Passau.

Des Weiteren konnte festgestellt werden, dass sich die **anhaltende Attraktivität der Vereinsveranstaltungen** auch in der erreichten Zahl der Mitglieder widerspiegelt. Der SHV hat aktuell 150 namentliche Mitglieder.



Fotos: SHV

Der **Geschäftsführer des SHV, Prof. Dr. Fritz Heinrich**, betonte, dass der SHV auch im Jahr 2011 die verschiedenen verkehrspolitischen Veranstaltungen nutzen wird, um die Vereinsziele einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und auf politischer Ebene Einfluss darauf zu nehmen, dass dem ökologischen und ökonomischen Verkehrsträger Binnenschifffahrt ein höherer Stellenwert in der deutschen Verkehrspolitik zuteil wird. Anlass dazu bieten u.a. die in Halle/Saale stattfindende Mitteldeutsche Verkehrskonferenz, der 9. Internationale Workshop im Mai in Dresden sowie Veranstaltungen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), des Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) sowie des Vereins zur Förderung des

Elbstromgebietes e.V. (VFE). Ein weiterer Höhepunkt wird die mehrtägige Fachexkursion zum Hafen Rotterdam (NL) im Juni 2011 in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Dresden.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung fand das 156. Wirtschaftstreffen im Vereinslokal „Maschine“ statt, zu dem Herr **Günter Rosner, Verkaufsleiter Inland**, einen umfassenden Überblick über das Leistungsspektrum der **LUKAS-ERZETT Vereinigte Schleif- und Fräswerkzeugfabriken GmbH & Co. KG** gab.

Seit über 70 Jahren entwickelt, fertigt und vertreibt LUKAS hochwertige Qualitätswerkzeuge für die Oberflächenbearbeitung und gehört heute zu den führenden Herstellern von rotierenden Fräs-, Schleif- und Polierwerkzeugen mit mehreren internationalen Produktionsstandorten.

Mit den Ressourcen eines inhabergeführten Industrieunternehmens und der Flexibilität eines Werkstattbetriebs bietet LUKAS neben dem direkten Zugriff auf **über 2.800 Lagerprodukte** mit jeweiliger Anwendungsempfehlung die **Entwicklung individueller Sonderlösungen**. [SEE/LUKAS]

\*  
\* \*

## KAPITÄN GEHT VON BORD:

### Kapitän Timmel verlässt HHM-Repräsentanz Dresden

In der Repräsentanz Dresden von **Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM)** gab es im Januar personelle Veränderungen. Zum Jahreswechsel ging **Karlheinz Timmel, Leiter der HHM-Repräsentanz in Dresden**, in den Ruhestand. Am 20. Januar wurde er feierlich von **HHM-Vorstand Claudia Roller** verabschiedet. Sie dankte ihm in ihrer Rede, dass er in den zehn Jahren seiner Tätigkeit für die Region Deutschland Ost wesentlich dazu beigetragen hat, die Bedeutung des Hafens Hamburg als wichtigstes Tor zur Welt für diese Region der verladenden Wirtschaft und der Transportwirtschaft näherzubringen sowie die Leistungsangebote der **mehr als 270 Mitgliedsfirmen** des Vereins zu vermitteln. Nachfolger ist seit dem 1. Januar **Stefan Kunze**. Der gelernte Speditionskaufmann war fast zehn Jahre als Vertriebs-, Logistik- und Marketingleiter für die **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH** tätig. Zuvor war er bei der **Deutschen Binnenreederei AG** für die Entwicklung der Containerverkehre per Binnenschiff verantwortlich, so dass mit ihm ein im Markt und der Region bestens vernetzter Nachfolger gewonnen werden konnte. [HHM/RED]



Fotos: HHM

## PRESSEGESPRÄCH DER SBO-GRUPPE:

### Rekordergebnis für die Oberelbehäfen

Zahlreiche Vertreter der Presse waren der Einladung der SBO GmbH zum jährlichen Pressegespräch am 26. Januar 2011 in die „Kapitänsmesse“ im Fischhaus Alberthafen gefolgt und erwarteten gespannt die Aussagen zur wirtschaftlichen Entwicklung der sächsischen und tschechischen Häfen im Jahr 2010.

Zusammenfassend konnte durch den **Geschäftsführer der SBO GmbH, Kapitän Detlef Bütow**, erfreut festgestellt werden, dass der Hafenverbund mit seinen sechs Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau auf eines der besten Geschäftsjahre seit 1990 zurückblicken kann. **Insgesamt wurden knapp 3,0 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen – das sind 14 % mehr gegenüber dem Vorjahr.**



Fotos: Knoll, Seibt (SPA)

Die Häfen profitierten vom sehr guten Wasserstand der Elbe, der eine ökonomische Auslastung der Binnenschiffe ermöglichte. Der **Binnenschiffsanteil** am Güterumschlag erhöhte sich um 20 % auf mehr als **660.000 Tonnen**. Zu den im Hafenverbund transportierten Gütern gehörten u.a. Schrott, Holzprodukte, Flussspat, Getreide, Sojaschrot, Düngemittel, Stahlbleche, Anlagen und Container.

Eine deutliche **Steigerung von 27 %** war beim **Güterverkehr per Eisenbahn** zu verzeichnen. Mit mehr als 780.000 t transportierter Waren auf dem Schienenweg wurde sogar das Niveau vor der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise überschritten. Der Großteil der Bahnverkehre findet in den Häfen Dresden und Riesa statt. Hier werden z.B. Container, Schrott, Papierrollen, Düngemittel, Getreide, Kaolin und Zellstoff umgeschlagen.



Fotos: SBO

**Die drei sächsischen Häfen Dresden, Riesa und Torgau erzielten mit knapp 2,2 Mio. t Güterumschlag das beste Ergebnis seit 1990.** Das entspricht einer Steigerung von fast 18 % im Vergleich zum Vorjahr. Ein besonders starker Zuwachs war dabei beim Schiffsumschlag zu verzeichnen. Dieser erhöhte sich um 35 % auf über 266.000 t.

Um der verladenden Wirtschaft **zuverlässige Transportketten** anzubieten, betreibt die SBO GmbH mehrere Liniendienste. Seit 1995 ist sie Partner der Elbe-Container-Linie (ECL2000), die zweimal wöchentlich zwischen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg verkehrt. Die Verbindung wurde im Jahr 2007 mit der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) in Richtung Tschechische Republik erweitert. Inzwischen kommen auf der Strecke Lovosice – Děčín – Dresden – Riesa – Torgau – Roßlau zwei Schubverbände, bestehend aus zwei Schubbooten und acht Leichtern, als Pendel zum Einsatz. Die mit der ECL2000, der ETS Elbe, aber auch mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express ab dem Hafen Riesa (5 Abfahrten pro Woche) transportierten Container trugen im Jahr 2010 wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes bei. Insgesamt wurden **41.600 TEU (Containereinheiten)** in den Binnenhäfen umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 5.800 TEU (+16 %) gegenüber dem Vorjahr.

Die Häfen Dresden und Lovosice haben sich weiterhin als hervorragende Dienstleistungsstandorte für den Umschlag von Schwerlast- und Projektladungen entwickelt. Eine Vielzahl von Anlagen wie Turbinen, Rotorblätter, Trafos, Generatoren und Maschinenteile wurden 2010 in diesen Häfen umgeschlagen. Zu den Bestimmungsländern der Ladungen gehörten u.a. Indien, Israel, das Emirat Katar, Kuwait, Saudi-Arabien und Belgien. Die im Jahr 2008 zusammen mit der Deutschen Binnenreederei AG, der Hafenbetrieb Aken GmbH sowie der Magdeburger Hafen GmbH entwickelte **Binnenschiffslinie EPL Elbe (Elbe Project Line)** verkehrt mehrmals wöchentlich zwischen den Stationen Dresden, Aken, Schönebeck, Magdeburg und Hamburg. Der Anschlussverkehr von und nach Tschechien ist durch die ETS Elbe gewährleistet.



Fotos: SBO

Für den Ausbau des Dienstleistungsangebotes investierte der Hafenverbund im Jahr 2010 in zwei wichtige Projekte: Die **Eisenbahnbrücke über die wasserseitige Zufahrt zum Alberthafen Dresden-Friedrichstadt wurde grundhaft saniert.** Aufgrund der betrieblichen Erfordernisse fanden die Bauarbeiten „unter rollendem Rad“ statt. Die Bedienung des Gleisanschlusses wurde während der gesamten Bauzeit sichergestellt. Die Eisenbahnbrücke verbindet die Hafenanlassbahn von Dresden-Friedrichstadt kommend mit dem nördlichen Ufer des Hafens, wo mehrere Unternehmen die Gleisanschlüsse nutzen. Im Hafen Riesa wurde

die **16.000 m<sup>2</sup> große Logistikhalle für die Firma Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH** in Betrieb genommen. Der Hafen als trimodales Terminal bietet eine verkehrsgünstige Anbindung, sodass Transportketten für die Beschaffung von Rohmaterial sowie die Auslieferung von Fertigprodukten per Binnenschiff, Bahn und Lkw angeboten werden können.

Im Juni 2010 hat die SBO GmbH ein EU-gefördertes Projekt zur Stärkung der Binnenschifffahrt auf der Elbe gestartet: Das **Elbe Promotion Center**, kurz ElbPro. Über die Online-Plattform [www.elbpro.com](http://www.elbpro.com) werden **kostenfreie Informationen** für Verloader, Transportwirtschaft, Behörden und andere Interessierte über die Binnenschifffahrt und zu den Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe bereitgestellt. Auch Leistungen für die Schifffahrt auf der Elbe, z.B. Lotsendienste und Schleppleistungen, werden vermittelt. Das Konzept beschränkt sich nicht nur auf den deutschen Teil der Elbe, sondern die Informationen reichen von der ersten Staustufe in Tschechien bis nach Cuxhaven. [SBO/RED]

\*  
\* \*

## **KONFERENZ IN SACHSEN-ANHALT:**

### **Mitteldeutschland braucht Elbe und Saale**

Über 100 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie von Elbe- und Saalehäfen haben im Ergebnis der **Konferenz „Sachsen-Anhalt – Land der Binnenschifffahrt“** am 27. Januar 2011 in Halle (Saale) in einem Offenen Brief an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer die Notwendigkeit einer uneingeschränkten Nutzung der Bundeswasserstraßen Elbe und Saale bekräftigt und nachhaltige Entscheidungen gefordert.

„Der sich positiv entwickelnde Wirtschaftsraum Mitteldeutschland ist neben den Verkehrsträgern Straße und Schiene auf die Wasserstraße angewiesen. Die multimodale Verkehrsanbindung stellt dabei einen wesentlichen Standortfaktor dar. In einer globalisierten Wirtschaft wird diese immer wichtiger für die Zukunft der Regionen und der dort ansässigen Unternehmen.

Die **Wasserwege in Mitteldeutschland** weisen gegenüber den weitgehend hoch belasteten Bundesfernstraßen und Eisenbahntrassen **erhebliche Kapazitätsreserven** auf. Die Bundeswasserstraße Saale kann dabei im europäischen Wasserstraßensystem als Zubringer für die Europawasserstraße Elbe dienen. Somit wird der wasserseitige Anschluss des Wirtschaftsraumes Mitteldeutschland an die nord- und westeuropäischen Seehäfen sichergestellt.

Die Kapazität an der Elbe ist fünf Mal höher als deren bisherige Auslastung. Aufgrund der **unermüdlichen Anstrengungen in der Instandsetzung und im Unterhalt** zeigt der Trend im gesamten Elbkorridor nun wieder deutlich nach oben. Die Elbe wird gebraucht – und zwar auf der gesamten schiffbaren Länge!

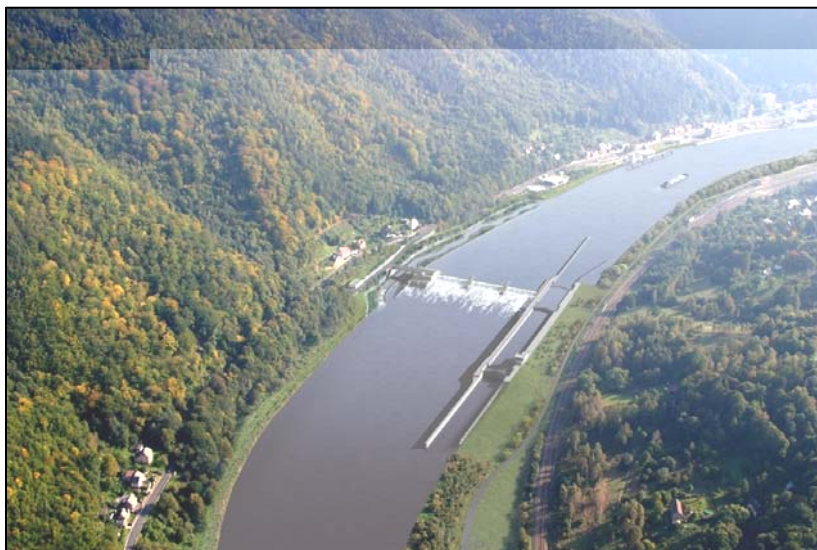
Eine Priorisierung der Wasserstraßen anhand bestehender Transportaufkommen zementiert die derzeitige Mittelverteilung. Dies kann jedoch nicht gewollt sein, da sich die Region Mitteldeutschland erst im Aufbau befindet. Die **prosperierende Chemieindustrie in Mitteldeutschland** und die Industrie entlang der Saale brauchen verlässliche Schifffahrtsbedingungen, um im Wettbewerb der Wirtschaftsregionen mithalten zu können.

Wir erwarten vom Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Dr. Peter Ramsauer, ein eindeutiges Bekenntnis für Elbe und Saale und den angrenzenden Wirtschaftsraum Mitteldeutschland.“ [MLV/VHDS/RED]

## ELBE/LABE-STAUWEHR BEI DĚČÍN:

### Dresdner Umweltamt sieht keine Auswirkungen auf die Elbe in Sachsen

Am 31. Januar 2011 fand im Ratskeller des Dresdner Rathauses eine öffentliche Informationsveranstaltung der Landeshauptstadt Dresden zu der geplanten Elbestaumstufe bei Děčín statt. Im Rahmen der guten Zusammenarbeit mit den tschechischen Wasserwirtschaftsbehörden kam die Landeshauptstadt Dresden deren Wunsch entgegen, das Projekt in Dresden vorzustellen und dabei Fragestellungen zu Auswirkungen auf die Elbe in Sachsen zu beantworten.



Visualisierung: Tschechische  
Wasserstraßendirektion

Vor etwa 70 interessierten Bürgern erläuterten Herr **Vaclav Jirasek, leitender Direktor der Wasserwirtschaftsbehörde Elbe**, und Herr **Miroslav Šefera, zuständiger Referent des Verkehrsministeriums in Prag**, das Vorhaben. Danach besteht das Ziel des Baus eines Stauwehres unterhalb von Děčín am Schifffahrts-km 98,98 (EU-Flusskilometer 737,02) darin, eine zu den deutschen Verhältnissen adäquate Schifffbarkeit des Stromes zu erreichen (1,60 m Fahrrinne an 345 Tagen im Jahr). Die Stauregulierung mittels des geplanten hydraulischen Klappwehres **garantiert in der Tschechischen Republik sowohl eine Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen als auch die Erhaltung der ökologisch hochwertigen Gewässerlandschaft**. Entgegen der von grünen Ideologen immer wieder gebetsmühlenartig verbreiteten Falschmeldung, wonach auch in Zukunft die Schifffahrt auf der Elbe/Labe keine Rolle spielen würde, verwiesen Teilnehmer dieser Informationsveranstaltung darauf, dass im Jahr 2010 allein die sächsische Hafengruppe SBO ihren Schiffsumschlag um 20 % (!!!) gegenüber dem Vorjahr auf 660.000 Tonnen steigern konnte und damit die Straßen von einer 970 km langen LKW-Schlange entlastete.

Die von den anwesenden tschechischen Experten kommentierten wissenschaftlichen Studienergebnisse zu Auswirkungen des geplanten Děčiner Stauwehres auf den sächsischen Elbabschnitt vermittelten – übrigens unisono mit amtlichen Stellungnahmen der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aus den Jahren 2006 und 2011 (!) – das Ergebnis, dass bezüglich der Fließgeschwindigkeit, des Abflussverhaltens und der Wasserstandsverhältnisse **keinerlei signifikante Änderungen** zu erwarten sind. Die mit der Stauregulierung am CZ Elb-km 98,98 zu erzielende ganzjährige stabile Verbesserung der Fahrwasserhältnisse wird zukünftig größere Abladetiefen der Binnenschiffe und damit wirtschaftlich verbesserte Bedingungen für dieses umweltschonendste Verkehrsmittel schaffen. Dabei wird durch das

## **Niedrigstauwehr weder das hydrologische noch das Geschieberegime der Elbe auf sächsischem Gebiet signifikant beeinflusst.**

Gleichlautend mit in Deutschland erstellten Expertisen bekräftigten die tschechischen Fachleute nachfolgende Standpunkte:

- „Unterhalb der geplanten Staustufe, aber insbesondere auf dem weit entfernt liegenden angrenzenden Elbabschnitt auf deutschem Gebiet, werden keine Änderungen des Abflussverhaltens der Elbe zu verzeichnen sein.“
- „Auf deutschem Gebiet werden keine Veränderungen der Fließgeschwindigkeiten auftreten.“
- „...auf Hochwasserstände ergibt sich kein negativer Einfluss“; hinsichtlich des Wasserspiegels werden „in Deutschland keine veränderten Verhältnisse zu verzeichnen“ sein.
- „Ab Strom-km (CZ) 105,4 ist keine Erosion zu befürchten, da stromab bis in das Gebiet der Sächsischen Schweiz eine stabile Sohle ... besteht“

Alle kritischen Fragen bezüglich der Auswirkungen des geplanten Stauwehres, die im Vorfeld dieser öffentlichen Veranstaltung von der Landeshauptstadt Dresden an die tschechischen Experten gestellt wurden, erwiesen sich als zufriedenstellend beantwortet. So konnte **Dr. Korndörfer, Leiter des Dresdner Umweltamtes**, auf nochmalige Nachfrage aus dem Publikum abschließend bestätigen, dass **keine signifikanten Auswirkungen für die sächsische Elbe durch die beabsichtigte Strombaumaßnahme** in Böhmen zu erwarten sind.  
[FH/RED]

\*  
\* \*

## **FEBRUAR-WIRTSCHAFTSTREFFEN MIT „HEIN MÜCK“:**

### **Fisch, Fisch, Fisch**

Am 08. Februar 2011 lud die **Hein Mück Group** zum 157. SHV-Wirtschaftstreffen in das Clublokal „Maschine“ ein, zu dem der **Geschäftsführer, Holger Köster**, die Entwicklung des Unternehmens sowie leckere Produkte vorstellte.

Die Hein Mück Group betreibt seit 1990 die **Hein Mück Räucherei und Fischhandel GmbH**, in der täglich hunderte Kilo verschiedener Sorten von See- und Binnenfischen veredelt werden. Seit April 2000 gehört das **Restaurant „Barococo“** zum Unternehmen. Die Speisekarte enthält zahlreiche Fischgerichte, die von einheimischen Fischarten über Seefisch aus Nord-, Ostsee und den Weltmeeren bis hin zu Exoten und Meeresfrüchten reicht. Im September 2004 öffnete das **Fischspezialitätenrestaurant „Gastmahl des Meeres“** seine Pforten. In vier großen Meerwasseraquarien tummeln sich Gelbsterne, Anemonenfische, Korallen, Mandarinfische, Feuerherzgifte, Putzergarnelen, Seesterne und viele Arten mehr. Das reichhaltige Angebot an Fischarten und Meeresfrüchten kann in urgemütlicher maritimer Atmosphäre genossen werden. Die Gäste können ihre Fische sogar selbst auswählen und dem Koch bei der Zubereitung zuschauen.

Der „jüngste Neuzugang“ der Hein Mück Group ist das **Restaurant „Fischhaus Alberthafen – Das alte Dresdner Fischkontor“** im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt. Seit November 2010 können in moderner maritimer Atmosphäre zahlreiche Fischarten und Meeresfrüchte mit Blick auf den Hafen genossen werden. Im Frühjahr 2011 wird im Restaurant **das größte sächsische Meerwasser-Aquarium** eröffnet. Darin können Anemonenfische, Korallen, Seesterne und weitere faszinierende Arten bestaunt werden. [HEIN MÜCK/RED]



Fotos: Seibt (SPA), Hein Mück Group

\*  
\* \*

## PARLAMENTARISCHER ABEND DES BÖB:

### Alternativvorschläge zur neuen Netzstruktur der Bundeswasserstraßen gefordert

Über 120 Entscheidungsträger aus See- und Binnenhäfen, Wirtschaftsvereinen und Umweltverbänden folgten der Einladung des **Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)** zum Parlamentarischen Abend am 10.02.2011 in die Räume der Landesvertretung Baden-Württembergs in Berlin, um die Bedeutung der Binnenhäfen im Gefüge der Warenströme Europas zu diskutieren.

In ihrem Grußwort betonte die **baden-württembergische Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Tanja Gönner**, die Bedeutung der Binnenschifffahrt zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs. Dabei seien „ausreichende, verlässliche Finanzierungsmittel die Voraussetzung für die Aufrechterhaltung und Optimierung der Wasserstraßeninfrastruktur, da gilt nichts anderes als für die Straße und die Schiene.“

**Roland Hörner, Präsident des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EVB) und Mitglied des BÖB-Präsidiums**, forderte in seiner Eröffnungsrede – vor dem Hintergrund der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der damit einhergehenden Kategorisierung der Wasserstraßen –, dass eine nachhaltige Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Schiff kein „Lippenbekenntnis“ sein dürfe. Er betonte auch, dass sich der EVB dafür einsetzen werde, dass die Binnenhäfen verstärkt in die Planungen der europäischen Verkehrsnetze TEN einbezogen werden.

Den Hauptvortrag des Abends hielt der **Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann** zu „Binnenhäfen als maßgebliche Steuerungszentralen der Warenströme in Europa“. Er bekräftigte



die zentrale Rolle der Binnenhäfen bei der Bewältigung der Verkehrsströme in Deutschland und Europa und versprach die Unterstützung der Bundesregierung bei den Bemühungen und Aktivitäten der Binnenhäfen. Ferlemann griff im Rahmen der Veranstaltung auch das seit Ende Januar stark kritisierte Konzept von Bundesverkehrsminister Ramsauer auf, das eine Kategorisierung der Wasserstraßen nach dem Tonnageaufkommen und dementsprechend eine Priorisierung der Finanzmittel vorsieht. Dem Bericht zufolge sollen weniger befahrene Wasserstraßen (v.a im Osten Deutschlands sowie einige kleinere Wasserstraßen im Westen) weniger oder gar nicht mehr finanziell gefördert werden. Das Konzept hatte zu großer Empörung und Verärgerung bei den Vertretern der Binnenschifffahrt, der Binnenhäfen und dem angrenzenden Gewerbe geführt. So betonte der BÖB in einer Mitteilung, dass er jahrelang auf die **dramatische Unterfinanzierung der Wasserstraßen** hingewiesen habe und nun eine **akute Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit** im System Wasserstraße befürchte. „Es werden mit dieser neuen Netzstruktur Regionen teilweise aufgegeben, in denen Menschen mit dem Hafen leben und am Hafen arbeiten. Das Bundesministerium gefährdet somit Arbeitsplätze und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen. Die neue Netzstruktur ist kaum nachvollziehbar. Die Ausrichtung auf die beförderten Tonnen ist viel zu schlicht und verkennt die Bedeutung von umweltfreundlichen Binnenschiffstransporten und insbesondere von Binnenhäfen für die regionale Wirtschaft. Gerade weil viele dieser Häfen zum Teil weit von den Seehäfen entfernt sind, werden die intermodalen Angebote dieser Binnenhäfen für eine Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene benötigt. Viele unserer Mitglieder haben in den letzten Jahren durch innovative Geschäftsmodelle Marktanteile erworben und Güter von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene verlagert. Die vorliegenden Planungen des Bundesverkehrsministeriums gefährden diese Entwicklung und untergraben das Ziel eines umweltfreundlicheren Güterverkehrs.“ Der BÖB forderte das Bundesverkehrsministerium auf, **alternative Vorschläge** zu den derzeit bestehenden Planungen zu erarbeiten und bot in diesem Zusammenhang nochmals seine Hilfe an.

In der anschließenden Podiumsdiskussion – unter Leitung von **Lutz Lauenroth** (DVZ) – positionierten sich **Joachim Zimmermann** (bayernhafen, BÖB), **Georg Hötte** (Rhenus PartnerShip, BDB), **Heiner Rogge** (DSLVL), **Ministerin Tanja Gönner** und **der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann** zu aktuellen Themen wie Betriebszeiten von Binnenhäfen, stärkere Berücksichtigung bei Spediteuren, Flächenknappheit in Binnenhäfen sowie Zusammenarbeit mit Seehäfen. [BÖB/SEE]

\*

\* \*

## **ELBSTROMVEREIN:**

### **„Zugesagte Fahrrinntiefe auf Mittel- und Oberelbe herstellen“**

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) hat in den vergangenen Jahren mehrfach zugesagt, bis Ende 2010 auf der Elbe zwischen Hamburg und Dresden den Status quo der Schifffahrtsverhältnisse vor dem Hochwasser 2002 wiederherzustellen und zu sichern. Da das zugesagte Unterhaltungsziel bislang nicht erreicht worden ist, hat der Elbstromverein in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer erneut die Bedeutung einer stabilen Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe für den Hinterlandverkehr des größten deutschen Seehafens Hamburg hervorgehoben. **Peter Plewa, Vorstandsvorsitzender des Vereins**, fordert das BMVBS auf, den aktuellen Stand der sogenannten Unterhaltungsmaßnahmen darzulegen: „Der Bundesminister sollte die Wirtschaft zeitnah und verlässlich informieren, wann das schon für Ende 2010 zugesagte Ziel von mindestens 1,60 Metern Fahrrinntiefe an mindestens 345 Tagen pro Jahr erreicht werden wird“, so Plewas nachdrücklicher Wunsch.

„Nur mit einer **stabilen und durchgängigen Fahrrinntiefe der Mittel- und Oberelbe** können die Transportunternehmen und Verlader langfristig planen – und nur so kann der sichere und ressourcenschonende Verkehrsträger Binnenschiff künftig verstärkt Güter über die internationale Wasserstraße Elbe transportieren“, sagte Plewa. Gerade für den wieder äußerst dynamisch wachsenden **Containerumschlag im Hamburger Hafen**, der 2010 ein **Plus von nahezu 13 Prozent** gegenüber dem Vorjahr aufwies, biete die Elbe eine ideale Hinterlandanbindung. Binnenschiffe mit Containern benötigten deutlich weniger Wassertiefe als solche mit konventioneller Ladung. „Jeder Container, der über ein Binnenschiff aus und zum Hamburger Hafen transportiert wird, schont auch die Umwelt“, so Plewa.

Beim Ende Januar vom BMVBS vorgelegten Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) sieht der Elbstromverein Nachbesserungsbedarf. Das Konzept sieht vor, die deutschen Wasserstraßen und Hafenzufahrten je nach Tonnenaufkommen in verschiedene Netzhierarchien einzuteilen. **Das politische Ziel, den Anteil des Gütertransportes auf den Wasserstraßen zu steigern, soll laut Reformentwurf in nachrangigen Netzteilen, bei denen die Mittel- und Oberelbe aufgrund der bislang gewählten Kriterien eingeordnet werden könnte, aufgegeben werden.** „Das Konzept muss unter Einbeziehung der relevanten Verbände und Vereine deutlich nachgebessert werden. Über den Status quo der aktuell beförderten Mengen hinaus muss insbesondere bei der Mittel- und Oberelbe berücksichtigt werden, dass das Potenzial aufgrund der jahrelang vernachlässigten Instandsetzungsmaßnahmen und der damit einhergehenden unzuverlässigen Schifffahrtsverhältnisse bislang nicht annähernd ausgeschöpft werden konnte“, so Plewa. Auch weiterhin müsse die Verkehrswegeplanung das übergeordnete Ziel verfolgen, Investitionen in die Infrastruktur so zu steuern, dass ein möglichst vorteilhaftes volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt werde. [VFE/RED]

\*

\* \*

## **158. WIRTSCHAFTSTREFFEN DES SHV:**

### **Exkursion zur Kläranlage Dresden-Kaditz**

Regen Zuspruch fand die Einladung der **Stadtentwässerung Dresden GmbH** zum 158. SHV-Wirtschaftstreffen am 29. März 2011 in die Kläranlage Dresden-Kaditz, zu der Herr **Dipl.-Ing. Johannes Pohl, Geschäftsführer der Stadtentwässerung Dresden GmbH**, einen umfassenden Überblick über das Unternehmen und die Anlage gab.

Die Stadtentwässerung Dresden GmbH ist zuständig für die Abwasserentsorgung in der sächsischen Landeshauptstadt. Sie betreibt das rund 1.730 km lange Dresdner Kanalnetz und eine Reihe von Kläranlagen unterschiedlicher Größen und Einzugsgebiete. Die modernste und größte Anlage ist die zentral gelegene Kläranlage in Dresden-Kaditz. Neben den Dresdner Abwässern werden die Abwässer aus den Kommunen Freital, Tharandt, Bannewitz, Radebeul-Ost und weiteren Umlandgemeinden sowie seit 2005/2006 die Abwässer aus Heidenau und Pirna an die Stadtentwässerung Dresden übergeleitet.

In der 1910 in Betrieb genommenen Kläranlage werden heute ca. **120.000 m<sup>3</sup> Abwasser täglich gereinigt** (bei Trockenwetter). In den Jahren 1990 bis 1994 wurden die historischen Erlweinbauten saniert, der Abwasserbereich modernisiert und erweitert und es entstand ein neuer Anlagenbereich für die Schlammbehandlung. 2002 war Baustart für das Regenüberlaufbecken und die neue biologische Abwasserbehandlungsstufe, die beide 2004 ihren Betrieb aufnahmen.

Im historischen und denkmalgeschützten Bauwerksensemble ist der Einlaufbereich mit zwei Rechenstufen und der großen Hauptpumpstation untergebracht. Hier erfolgt in weniger als einer Stunde die mechanische Abwasservorreinigung, bei der 20 bis 30 % der Schmutzfracht (ca. 9 t Feststoffe) entfernt werden. Im Anschluss folgt die biologische Abwasserbehandlungsstufe, wo das Abwasser durchschnittlich einen Tag in den Belebungs- und Nachklärbecken verweilt. Anschließend wird das gereinigte Wasser in die Elbe geleitet, wobei eine permanente Überwachung der Wasserqualität erfolgt.

Der bei der Abwasserreinigung anfallende Klärschlamm (ca. 50 t) wird in den Klärschlamm-Behandlungsanlagen auf dem Teilgelände nördlich der Autobahn aufbereitet. Ergänzend dazu werden seit 2008 zwei je 10.500 m<sup>3</sup> große, eiförmige Faulbehälter errichtet, in denen die Klärschlammfäulung erfolgen soll. Durch den biologischen Faulprozess werden **künftig täglich über 15.000 m<sup>3</sup> Biogas** erzeugt, die in einem Gasbehälter gespeichert und zur Energie- und Wärmegewinnung in Blockheizkraftwerken genutzt werden.

Die Stadtentwässerung Dresden hat **seit 1990 580 Mio. €** in die Sanierung und den Ausbau von Kanalnetz und Kläranlage investiert. Heute erfüllt die Abwasserbehandlung in Dresden-Kaditz in vollem Umfang die gesetzlichen Anforderungen der EU. **Verglichen mit den Werten von 1990 sank der Dresdner Schmutzfrachteintrag in die Elbe um 85 %!** [STADTENTWÄSSERUNG/SEE]



Fotos: SHV, Seibt (SPA)

## 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 1. Quartal 2011 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

- |   |  |   |
|---|--|---|
| * | Fa. Freiburger Brauhaus GmbH<br>Herr Steffen Hofmann<br>Am Fürstenwald<br>09599 Freiberg                 | Tel.: 03731/363170<br>Fax: 03731/363293<br>E-Mail: <a href="mailto:s.hofmann@freiberger-brauhaus.de">s.hofmann@freiberger-brauhaus.de</a><br>Internet: <a href="http://www.freibergerpils.de">www.freibergerpils.de</a> |
| * | Fa. Röhlig Deutschland GmbH & Co. KG<br>Herr Martin Kolodzej<br>Hermann-Reichelt-Str. 3<br>01109 Dresden | Tel.: 0351/2074342710<br>Fax: 0351/2074342700<br>E-Mail: <a href="mailto:martin.kolodzej@rohlig.com">martin.kolodzej@rohlig.com</a><br>Internet: <a href="http://www.rohlig.com">www.rohlig.com</a>                     |
| * | Fa. bauleitende ingenieure porstein GmbH<br>Herr Thomas Porstein<br>Chemnitzer Str. 97<br>01187 Dresden  | Tel.: 0351/88811880<br>Fax: 0351/88811888<br>E-Mail: <a href="mailto:dresden@pro-leitung.de">dresden@pro-leitung.de</a><br>Internet: <a href="http://www.pro-leitung.de">www.pro-leitung.de</a>                         |

\*  
\* \*

## FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 12.04.2011** 159. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **Fa. Sachsenland Transport & Logistik GmbH** im SHV-Clublokal „Maschine“
- 03.05.2011** **9. Internationaler Workshop** des SHV anlässlich der Europawoche auf dem **Lingnerschloss Dresden: „Euroregion Elbe/Labe – Kulturstrom und Wasserstraße Elbe als verbindendes Glied zur Welt“** (in Zusammenarbeit mit dem Tschechischen Generalkonsulat Dresden, dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr sowie der Kammerunion Elbe/Labe)
- 24.05.2011** 160. SHV-Wirtschaftstreffen als kleine Fachexkursion nach Dessau-Roßlau zur **Roßlauer Schiffswerft GmbH & Co. KG** und in den **Industriehafen Roßlau**; Busshuttle 13.30 Uhr ab Alberthafen Dresden

## AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- \* „Nicht jede Wolke erzeugt ein Ungewitter.“ [Shakespeare]
- \* „Den Wind kann man nicht verbieten. Aber man kann Mühlen bauen.“  
[Aus den Niederlanden]
- \* „Die Vollkommenheit einer Uhr besteht nicht darin, schnell, sondern richtig zu gehen.“  
[Vauvenargues]
- \* „Erfolgreich sind wir nur, wo wir nützen, nicht, wo wir ausnützen.“ [E. Oesch]

\*  
\* \*

### 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: Mandy Seeliger  
E-Mail: [mandy\\_seeliger@binnenhafen-sachsen.de](mailto:mandy_seeliger@binnenhafen-sachsen.de)

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