

10. INTERNATIONALER WORKSHOP DES SHV:

Die Elbe/Labe – leistungsfähige europäische Wasserstraße

Unter dem Titel „**Die Elbe/Labe – leistungsfähige europäische Wasserstraße**“ fand am 03. Mai in Zusammenarbeit mit dem Generalkonsulat der Tschechischen Republik in Dresden unter der Schirmherrschaft des Landrates des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, **Michael Geißler**, der 10. Internationale Workshop des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) im Rahmen der Europawoche 2012 auf dem **Schloss Sonnenstein in Pirna** statt.

Der Inhalt des Workshops ordnete sich in den durch die Europaministerkonferenz beschlossenen thematischen Schwerpunkt der diesjährigen Europawoche „**Die Zukunft der Europäischen Union**“ ein und trug wie in den vergangenen Jahren intensiv auch dazu bei, die Kontakte zwischen deutschen und tschechischen Wirtschaftsunternehmen, Gebietskörperschaften und politischen Entscheidungsträgern besonders in der EuroRegion Elbe/Labe aber mit dem Tenor „Oberelbe trifft Unterelbe“ zu pflegen und zu intensivieren.

Das Resümee aus allen gehaltenen Statements und Fachvorträgen zog der **Vorsitzende des SHV, Kapitän Detlef Bütow**, zum Ende der ganztägigen Veranstaltung mit dem Tenor, dass die Wirtschaft in Tschechien wie in Deutschland **die Elbe als ganzjährig wirtschaftlich sicher zu befahrende Wasserstraße** benötigt und auch weiterhin keine Abstriche an einer dauerhaften Gewährleistung der einst von der Bundesregierung gesetzten Zielstellung, an 345 Tagen im Jahr mindestens 1,60 m Fahrwassertiefe zu gewährleisten, zuzulassen.



Fotos: Seibt (SPA), Knoll



Gerade im Rahmen der Europawoche wurde länderübergreifend deutlich, dass dazu die Anstrengungen und Kräfte sowohl in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Böhmen an Ober- und Mittelelbe sowie in Hamburg und Brunsbüttel an der Unterelbe künftig noch effektiver zu bündeln sind, um **gemeinsam zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit** der weltmarktintegrierten Unternehmen wie gleichermaßen zur **nachhaltigen Erhöhung des Anteils umweltschonender Verkehrsträger** am gesamten Modalsplit auf die politischen Entscheidungsträger einzuwirken.

Bereits in den politisch schwergewichtigen umfassenden Grußworten wurde sowohl durch die aus der Prager Burg angereisten Vertreter des Verkehrs- und Außenministeriums der Tschechischen Republik, **Generaldirektor Mgr. Karel Peška** und **Generaldirektor Mgr. Jaroslav Kurfürst**, sowie von **Dr. Jarmila Krečíková, Generalkonsulin der Tschechischen Republik in Dresden**, verdeutlicht, dass die Böhmen via Mitteldeutschland und den Seehafen Hamburg mit der Welt verbindende Elbe/Labe nicht nur ob ihrer reich an Naturschönheiten und mit attraktiven Bauwerken ausgestalteten Uferlandschaft ein auch für die Zukunft zu erhaltendes Kulturgut sondern vor allem auch als **zukunftsträchtige internationale Wasserstraße** im Osten der EU erhalten und ertüchtigt werden muss.

Aus der Sicht des Tschechischen Außenministeriums gewährleistet vor allem eine ganzjährig **durchgehend von Melnik bis Hamburg schiffbare Elbe/Labe** die Konkurrenzfähigkeit der exportintensiven tschechischen Wirtschaft, wozu auch im Vertrauen auf die nachhaltige Sicherung der deutschen Ausbauziele (1,60 m an 345 Tagen im Jahr) die **Realisierung des Niedrigstauwehres bei Děčín** gehört, zu dem man entschlossen ist. Der Vertreter des **Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Hubertus Schröder**, formulierte mit Blick vor allem auf Transporte von Containern und industriellen Projektladungen per Binnenschiff: „**Wir bekennen uns zum Erhalt der Bundeswasserstraße Elbe.**“

Doch die nachfolgenden Fachbeiträge zeigten, dass dies ganz so einfach in Deutschland wohl nicht sein wird. Zunächst war aus der EU-Sicht anstehender Revision von **TEN-V** mit Blick 2030 erfreulich festzustellen, dass die z. Zt. vorliegenden Konzepte einer „grundsätzlich neuen Infrastrukturpolitik“ die **Elbe/Labe im „Kernnetz“ bis 2020** enthalten ist und der Korridor IV die deutsche Nord- und Ostsee via Berlin – Dresden mit Südosteuropa verkehrlich verbindet. Zu hören war von **Petra Heldt (SMWA)**, die Sachsen in Brüssel diesbezüglich vertritt, dass im März d. J. der EU-Verkehrsrat den entsprechenden Leitlinien zugestimmt hat.

Thomas Menzel, Präsident der WSD Ost, musste einige Wermutstropfen in diese Elbe-„EU-Kernnetz“-Aussage geben. Danach ist entsprechend neuer nationaler Bundeswasserstraßen-Klassifizierung die **Elbe als „Nebenwasserstraße“** ausgewiesen und bei zukünftig wahrscheinlicher **Unterfinanzierung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes** (~ 50 % Finanzen für gleichbleibende Aufgaben) auch nur auf dem einstigen Ausbauzustand „zu erhalten“ und „etwas Geschiebemanagement“ zu realisieren.

Erfreulich war, dass mittlerweile die Konfrontation von „verkehrlichen Interessen“ vs. „Naturschutz“ zwischen dem Verkehrs- und Umweltministerium durch **Erarbeitung eines gemeinsamen Konzeptes** für die Weiterentwicklung der zwischen Geesthacht und Schöna frei fließenden Elbe, das noch 2012 erstellt werden soll, mit einem zweiten Gespräch im April d. J. zum Gesamtkonzept in die Gänge gekommen ist. Natürlich mühsam, da die WSV, die neben der verkehrlichen Unterhaltung nun auch für die nachhaltig ökologische Bewirtschaftung der Bundeswasserstraße Elbe verantwortlich ist, dazu die Interessen aller elbanliegenden Bundesländer (die jeweils eigene Vorschriften und Standards haben!) sowie von Naturschutzverbänden und Kirchen unter einen Hut bringen muss.

Nach **Uwe Wittig, Werkleiter Siemens Görlitz**, ist zum Erhalt der etwa 2.000 Arbeitsplätze in Görlitz sowie im Dresdner Raum die **„Elbe als Teil der Logistiklösung“ unverzichtbar**. Denn die in Sachsen von Siemens gefertigten Industriedampfturbinen mit Stückgewichten bis zu 235 t können **komplett montiert weder über die Straße noch über die Schiene zum Seehafen transportiert** werden, von wo sie den Weg in alle Kontinente der Erde nehmen. Die

Komplettmontage im **Alberthafen Dresden** und der Transport per Binnenschiff nach Hamburg ist so Teil der Lösung.

Auch **Rainer Niepel, Geschäftsführer der Fluorchemie Dohna GmbH**, braucht die verlässliche Wasserstraße Elbe, um jedes Jahr 40.000 t aus China und Südafrika via Rotterdam importierten Flussspat **per Binnenschiff wirtschaftlich günstig** zu empfangen. Klappte das in den Jahren nach dem 2002 verkündeten „Unterhaltungsstopp“ der Elbe mangels nicht genügender Fahrwassertiefe nicht, rollten schon mal **1.540 LKW's zusätzlich** auf den Straßen von Haldensleben nach Sachsen!

Lukáš Petránek, Seafreight Manager der DSV Air & Sea s.r.o., stellte eindringlich dar, dass sein Unternehmen die gigantischen Industrie-Aggregate von ŠKODA Pilsen und anderen böhmischen Produzenten nur über die Elbhäfen Lovosice oder Děčín zum Seehafen per Binnenschiff transportieren kann.

Auch **Claudia Roller, Vorstandsvorsitzende HHM e.V.**, **Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH**, sowie **Stanislaw Wittkowski, Vorstand Deutsche Binnenreederei AG**, dokumentierten die Unabdingbarkeit einer trimodalen Erreichbarkeit der Seehäfen.

Dass auch in der EuroRegion Elbe/Labe die Personen-Linien-Schifffahrt nur bei entsprechendem Flottwasser die Flusslandschaft der sächsisch-böhmischen Schweiz völkerverbindend für 650.000 bis 700.000 Touristen jährlich realisieren kann, stellte **Dr. Meyer-Stork, Geschäftsführer der Sächsischen Dampfschiffahrts GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG**, anhand neuer Produkte, wie der „Schrammsteintour“, der „Sachsenfahrt Bad Schandau – Usti n. L.“ oder der „Nationalparklinie“ dar.

Hinsichtlich der weiter notwendigen (Sicht 2020/2030) **Qualifizierung und Präzisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)**, für die gemäß der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates vor allem **nachhaltige Mobilitätskonzepte** anzustreben sind, „indem die Investitionen auf den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr konzentriert werden“, wurde von den Akteuren aus Wirtschaft und Politik übereinstimmend deutlich gemacht, dass gerade die Wasserstraße Elbe/Labe über mit geringem investiven Aufwand nachhaltig weiter zu erschließende Kapazitätsreserven verfügt, um ökologisch vorteilhaft (Energieverbrauch, Lärm, Emission) den bis 2020 stark wachsenden Seehafenhinterlandverkehr nach Tschechien und Mitteldeutschland zu realisieren.



Foto: Seibt (SPA)

Dafür wird weiter gemeinsam gekämpft werden müssen, denn angesichts widerstreitender politisch-ideologischer Erklärungen und Entscheidungen „**können wir uns nicht ausruhen, wenn wir um die Zukunft der Wasserstraße Elbe besorgt sind!**“

Ein offener Brief an den Bundesverkehrsminister für Verkehr sowie an die Landesverkehrsminister wird mit diesen Positionen der Wirtschaft in den nächsten Tagen vom Sächsischen Hafen- und Verkehrsverein e.V. abgesandt werden. [FH/RED]

*
* *

SHV-FACHEXKURSION 2012:

Mannheim und Ludwigshafen

Die **zehnte Fachexkursion des SHV** führte im Mai 2012 zu den Hafenanlagen der **Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft in Mannheim** und den **Hafenbetrieben Ludwigshafen am Rhein**.

Nach einer Begrüßung durch den **Geschäftsführer der Hafengesellschaft Mannheim, Roland Hörner**, im Haus Oberrhein mit Panoramablick über die Hafenanlagen an Rhein und Neckar, bestand bei der anschließenden Schiffsfahrt mit dem MS „Oberrhein“ Gelegenheit zu individuellen Gesprächen mit Unternehmensvertretern und Politikern aus Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz.

Während einer fachgeführten Entdeckungstour im Besucherzentrum konnten sich die Teilnehmer einen Überblick über den **weltweit größten Produktionsstandort der BASF** – das am Rhein gelegene Werk in **Ludwigshafen** – verschaffen.

Ein großes Dankeschön der SHV-Exkursanten gebührt dem **Geschäftsführer der Staatlichen Rhein-Neckar-Hafengesellschaft, Roland Hörner**, und dem **Geschäftsführer der Hafenbetriebe Ludwigshafen, Franz Josef Reindl**, die mit viel Mühe und Herzlichkeit diese hochinteressante Besichtigungstour ermöglicht haben. [MS/RED]



Fotos: SHV



ELBE/LABE-STAUWEHR BEI DĚČÍN:

SHV unterstützt den Bau des Stauwehres

In einem Schreiben des SHV an das Umweltministerium der Tschechischen Republik heißt es:

„Sehr geehrte Frau Direktorin,

der Sächsische Hafen- und Verkehrsverein e.V., dem gegenwärtig über 120 Mitgliedsunternehmen mit über 45.000 Beschäftigten in Deutschland und der Tschechischen Republik angehören, setzt sich seit über 13 Jahren für eine durchgängige Ertüchtigung der Wasserstraße Elbe/Labe ein.

Im Jahr 2010 haben wir mit Freude vernommen, dass Ihrem Ministerium die Umweltfreundlichkeitsprüfung für die Staustufe Děčín endlich vorgelegt wurde. Umso erstaunlicher ist es nun für uns, dass Ihr Ministerium diese nach fast einem Jahr wieder abgelehnt hat.

Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass die Politik von kleinlichen Verzögerungen und Verschleppungen, die wir seit vielen Jahren seitens der so genannten ökologischen Aktivisten erfahren, zum **endgültigen Untergang der Binnenschifffahrt auf der Oberelbe** führen kann. Dadurch sind nicht nur die tschechischen, sondern auch die ausländischen Reeder betroffen.

Diese Politik steht in einem **starken Widerspruch zu der Politik der Europäischen Union**. Diese legt umgekehrt einen **Akzent auf die Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt** und betont die Notwendigkeit, deren bestehendes Potenzial besser zu nutzen. Dieser Auffassung entsprechen auch die letzten Schritte der Europäischen Kommission, namentlich besonders die **neue TEN-T-Richtlinie** und die neue Transportpolitik, die der Binnenschifffahrt eine hohe Priorität zuschreiben. Die **Eingliederung der Oberelbe in die Kernprojekte** des Europäischen Transportnetzes ist nur eines der zahlreichen Ergebnisse der immer positiveren Einstellung der Europäischen Politiker gegenüber diesem Verkehrsträger.

Wir möchten hiermit unsere starke Unterstützung für den Elbeausbau in der Tschechischen Republik zum Ausdruck bringen und bitten höflichst um ein Überdenken der Einstellung Ihres Ministeriums.“ [SHV]

*
* *

ELBFAHRT:

Treffpunkt für Logistiker

Am 31. Mai 2012 fand die 21. Fahrt auf der Oberelbe statt, eine Gemeinschaftsveranstaltung des **Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM)** und der **Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO)**. Die Idee, den wirtschaftlich leistungsfähigen Verkehrsweg Elbe als Treffpunkt für Logistiker zu nutzen, hat sich damit erneut als nachhaltig erwiesen.

Die rund 120 deutschen und tschechischen Teilnehmer aus der regionalen Wirtschaft, der Hamburger Hafenwirtschaft und Unternehmen der Metropolregion Hamburg wurden zunächst in der Montagehalle der SBO im **Alberthafen Dresden-Friedrichstadt** mit Fachvorträgen von **Axel Mattern, Vorstand HHM**, zur aktuellen Entwicklung des Hamburger Hafens sowie von **Matthias Made, Vertrieb SBO**, zu neuen Angeboten der sächsischen Binnenhäfen eingestimmt. Ergänzt wurde dies durch einen Beitrag von **Jan Skalický von der tschechischen Wasserstraßendirektion**, der zur fachlichen Unterstützung für das tschechische Stauwehrprojekt bei Děčín aufrief.

Vor dem Hintergrund der vorherrschenden niedrigen Wasserstände der Elbe wurde dieser Aufruf seitens der Veranstalter deutlich unterstützt und darauf hingewiesen, dass auch die Kundenfahrt von den niedrigen Wasserständen betroffen ist. Die anwesenden Vertreter der tschechischen und deutschen Wasserstraßen mussten sich davon überzeugen, dass nicht nur die Güterschifffahrt, sondern **auch die Personenschifffahrt bei Niedrigwasser massive Probleme** hat.

Nach der fachlichen Einstimmung nutzten die Teilnehmer **an Bord der MS "Bastei"** die Möglichkeit zu bilateralen Gesprächen und Erfahrungsaustausch, die lebhaft genutzt wurde. So fiel es nicht weiter auf, dass die Route geändert werden musste und statt Meißen die Stadtfahrt Dresden als Strecke gewählt wurde. Damit wäre für die auch im Jahr 2013 geplante Fahrt das Ziel fast schon definiert. [HHM/MS/RED]



Fotos: HHM

*

* *

NACHWUCHSFÖRDERUNG:

1. Juniorkonstruktionswettbewerb im Hafen Dresden

2012 haben der **Landesverband Sächsischer Jugendbildungswerke e.V. (LJBW)** und der **Verein der Ingenieure, Techniker und Wirtschaftler in Sachsen e.V. (VITW)** zum 1. Mal den „Juniorkonstruktionswettbewerb“ für Kinder der 4. Klasse veranstaltet. Der Konstruktionswettbewerb leistet einen Beitrag, Mädchen und Jungen für einen lebendigen Umgang mit technischen Prozessen zu befähigen und sie aufzuschließen für technische Berufe. Die Beschäftigung mit klassischer Technik wird unterstützt durch die bewährten Metallbaukästen. Sie bieten einen spielerischen Umgang mit Technik.

5 Schulen hatten sich für die **Premiere des Juniorkonstruktionswettbewerbes** angemeldet. Die 20 Kinder bekamen die Aufgabe, mit dem Metallbaukasten einen Kran zu konstruieren. Der Wettbewerb war so organisiert, dass die Kinder mit fachlicher Anleitung unter gleichen Bedingungen zwei Tage diese Aufgabe bearbeiten konnten. Veranstaltungsort war das Kinder- und Jugendhaus INSEL in Dresden.

Damit die Kinder einen Eindruck von einem „richtigen“ Kran bekamen, fand am 08.06.2012 eine **Besichtigung des Alberthafens Dresden-Friedrichstadt** statt. Alle Kinder durften selbst Kran fahren und den zwei erfahrenen Kranfahrern des Hafens „Löcher in den Bauch“ fragen.

Am 09.06.2012 fand dann die Siegerehrung statt. Unter der fachlichen Beteiligung der **Hafenbetriebsleiterin des Alberthafens, Christine Kucklick**, wurden ein 1. und zwei 2. Plätze ausgewählt. Die zwei anderen Teams bekamen einen „Trostpries“ in Form einer Hafenrundfahrt. [LJBW/SBO/RED]



Fotos: LJBW



*

* *

VERLADERTAG:

Logistikkompetenz in Sachsen-Anhalt

Rund 30 Entscheidungsträger aus Import- und Exportorientierten Unternehmen, Speditionen, und Binnenhäfen folgten der Einladung der IHK Dessau, des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) und der Stadt Dessau-Roßlau zum „1. Verladertag“ am 20.06.2012 in die Räume der IHK Dessau.

Unter dem Motto „Setzt die Logistik Grenzen für weiteres wirtschaftliches Wachstum? – Wir stellen (Aus)Wege für Ihre Güter vor“ **wurden Transportkonzepte auf Schiene, Straße und Wasserstraße diskutiert.**

Dr. Volker Czerny, DB Schenker Rail Deutschland GmbH, stellte das Leistungsspektrum der DB Schenker Rail vor. DB Schenker Rail hat sich in den vergangenen Jahren von einer deutschen zu einer europaweit agierenden Güterbahn entwickelt. In neun Produktionszentren

mit 39 Standorten ist die Produktion bundesweit organisiert. Eigene Servicestellen sorgen für Ressourcenverfügbarkeit. Im mitteldeutschen Raum ist DB Schenker Rail mit täglich mehr als 330 Regelzügen, davon ca. 25 im internationalen Verkehr (ohne Sonderzüge), das führende schienengebundene Güterverkehrsunternehmen. Gleichzeitig stellt der mitteldeutsche Raum die **Drehscheibe des europäischen Ost-West-Verkehrs** dar mit Grenzübergängen zur polnischen und tschechischen Eisenbahn.

Über das **Produktionszentrum Halle/Saale** werden die Wirtschaftsräume in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen bedient. Im Produktionszentrum beginnen und enden täglich 100 Züge. Mit der geplanten **Modernisierung der Zugbildungsanlage in Halle-Nord bis zum Jahr 2017** werden die Zugbehandlungsaufgaben der Standorte Leipzig-Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt nach Halle-Nord verlagert. Im Rahmen der Modernisierung wird die veraltete Infrastruktur erneuert, um die Voraussetzungen zur Umsetzung einer effizienten Produktion im Einzelwagenladungsverkehr zu erreichen. Eine Teilinbetriebnahme von 16 Richtungsgleisen ist für Dezember 2015 vorgesehen. Die Vollinbetriebnahme der gesamten Anlage mit 36 Richtungsgleisen soll im April 2017 erfolgen.

Mit der neuen Zugbildungsanlage in Halle-Nord kann DB Schenker Rail eine **deutliche Effizienzsteigerung des Einzelwagenverkehrs in der Region Südost** erreichen und gleichzeitig die Wagenaufenthaltszeiten reduzieren.

Marko Weiselowski, Geschäftsführer der Sachsenland Transport & Logistik GmbH, stellte die Vorteile eines Logistikdienstleisters dar. Neben der Auswahl des Transportpartners aus einem umfassenden Partnerpool anhand vorgegebener Kriterien (Ware, Beschaffenheit, Route, etc.) werden von Sachsenland auch die Terminüberwachung, die Dokumentenbearbeitung sowie die Abwicklung der Exportformalitäten übernommen.

Sachsenland hat sich auf **Osteuropatransporte** spezialisiert. Zu den Dienstleistungen zählen Ladungsverkehre in Europa, der Transport von Stückgut, Spezialverkehre, Containertransporte, Im- und Exportabfertigungen sowie die Lagerung, der Umschlag und die Kommissionierung von Packstücken. Sachsenland ist zugelassener Empfänger und Versender und alle Lager besitzen den Status „**Zollager Typ D**“.

Im Januar 2012 wurde das neue **Logistikzentrum im Alberthafen Dresden** eröffnet. Auf über 3.000 m² können neben konventionellen Gütern auch schwere Packstücke bis 20 Tonnen mittels Portalkran bewegt werden. Ein **Gleisanschluss** mit entsprechender Rampe und die Möglichkeit einer **Achsverwiegung von Fahrzeugen** runden das Leistungsspektrum ab.

Neben der Niederlassung in Dresden gehören eine **Repräsentanz in Moskau** und eine **Niederlassung in Duisburg** zum Unternehmen. Seit 2008 ist Sachsenland Betreiber der Roll on/Roll off-Anlage, die sich vor der Hafeneinfahrt des Alberthafens in Dresden befindet. Hier können **Güter bis 450 Tonnen** ohne Kraneinsatz direkt von einem Fahrzeug auf ein entsprechendes Schiff verladen werden.

Stephan Weikert, Leiter des Elbe Promotion Centers, präsentierte erfolgreiche Transportkonzepte auf der Elbe. Das Elbe Promotion Center als **neutrale Informationsplattform** dient der Stärkung der gewerblichen Güterschifffahrt auf der Elbe. Über die Online-Plattform www.elbpro.com werden **kostenfreie Informationen** für Verloader, Transportwirtschaft, Behörden und andere Interessierte bereitgestellt. Dazu zählen die Vorstellung gängiger Schiffstypen, die Präsentation der Binnenhäfen, Neuigkeiten rund um die Binnenschifffahrt, **aktuelle Schifffahrtsbedingungen** sowie **erfolgreiche Transportlösungen** und **Best-Practice-Beispiele**. 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. Durch die **Bereitstellung von umfassenden Informationen** sollen die Hemmnisse gegenüber den Besonderheiten der internationalen Wasserstraße Elbe abgebaut und das System Wasserstraße für Verloader und potentielle Nutzer transparenter und kalkulierbarer gemacht werden.

Auf der Elbe konnten drei Linienverkehre erfolgreich etabliert werden. Seit 1998 verkehrt die **Elbe-Container-Linie „ECL2000“** – ein Gemeinschaftsprojekt von deutschen und tschechischen Reedereien und Binnenhäfen – zweimal wöchentlich zwischen den Häfen Riesa, Aken, Magdeburg und Hamburg. Bei Bedarf gibt es eine dritte Abfahrt. Es kommen drei flachgehende Schubverbände zum Einsatz, sodass **pro Abfahrt und Richtung jeweils 78 TEU** (Containereinheiten) transportiert werden können. Der Vor- und Nachlauf der Container zum Binnenhafen erfolgt per LKW. Sollten die Wasserstände der Elbe eine Schiffsabfahrt verhindern, bieten die Häfen auch Containerverkehre per Bahn an.

Neben Containertransporten ist auch die **Nachfrage nach konventionellen Massenguttransporten** gestiegen. Aufgrund des Hochwassers im Jahr 2002 hatten sich die Transportbedingungen auf der Teilstrecke im Raum Dessau verschlechtert. Die Folge war ein Abwandern von Schiffsraum in andere Fahrtgebiete, wie z.B. Rhein und Donau. Im Jahr 2007 haben mehrere Binnenhäfen und Reedereien aus Deutschland und Tschechien den **Liniendienst „ETS Elbe“** (Ecological Transport System) ins Leben gerufen. Mit diesem Linienverkehr zwischen Magdeburg und der Oberelbe bis nach Nordböhmen werden insbesondere land- und forstwirtschaftliche Produkte, Recyclingprodukte und Mineralstoffe transportiert. Über den Hafen Magdeburg besteht die Verbindung zu den deutschen Seehäfen, den kanalisierten Wasserstraßen im mitteldeutschen Raum sowie zu den westeuropäischen Wasserstraßen. Mit der ETS konnten bisher **52 Millionen Tonnenkilometer** (ca. 245.000 Tonnen Ladung) von der Straße auf das Binnenschiff verlagert werden. Als **positiver Nebeneffekt** haben sich durch die ETS-Verkehre neue Transportstrecken ergeben, wie z.B. innerdeutsche Schrotttransporte ins Kanalgebiet oder bis nach Frankreich, durchgehende Lieferungen von Stahlprodukten in die Niederlande sowie Getreidetransporte aus Hamburg.

Die seit vielen Jahren bestehenden Gelegenheitsverkehre für den Transport von schweren und sperrigen Gütern auf der Elbe wurden im Jahr 2008 zum **Linienverkehr „EPL Elbe“** (Elbe Project Line) ausgebaut. Der Liniendienst mit seinen flachgehenden Schubverbänden ist hervorragend geeignet für **überdimensionale und schwere Güter** des Maschinen- und Anlagenbaus. Die geringeren Restriktionen hinsichtlich der Produktabmessungen erlauben den Transport von Gütern bis 55 Meter Länge und 7,50 Meter Höhe und Breite. Aufgrund des geringeren Ladungsgewichtes im Verhältnis zur Tragfähigkeit des Schiffes können diese Transporte **selbst bei niedrigen Wasserständen** realisiert werden. Die lichte Höhe der Brückendurchfahrten auf der Elbe erlaubt **durchgängige Fahrten ohne Sondergenehmigung**.

Nach einer Podiumsdiskussion hatten die Gäste die Möglichkeit zum persönlichen Meinungsaustausch. [MS]



Fotos: SBO, SHV

GEMEINSAME ERKLÄRUNG:

Netzkategorisierung der Wasserstraßen (Railistics-Gutachten)

Nach Abschluss der gemeinsamen **Erarbeitung des Gutachtens zur Netzkategorisierung durch Vertreter des Bundes, der Länder und des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB)** ist die Arbeitsgruppe zu einer Bewertung der Ergebnisse des jetzt abgeschlossenen Gutachtens gekommen.

Für den umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Güterverkehr sind **leistungsfähige Wasserwege** von großer Bedeutung. Bund und Länder stimmen darin überein, dass in Deutschland ein Wasserstraßennetz in einem **für die Schifffahrt guten Zustand zu erhalten** ist und **bedarfsgerecht weiter entwickelt** werden muss.

Auf der Grundlage eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. Oktober 2011 haben 14 Bundesländer, das BMVBS und der BÖB gemeinsam einen Gutachter damit beauftragt,

- die Eignung und Verfügbarkeit **alternativer Bewertungskriterien** (u.a. Personenschifffahrt, Wassertourismus, Schwer- und Spezialtransporte, Werthaltigkeit der Transporte, Wertschöpfung) für eine Netzstruktur der Binnenwasserstraßen zu prüfen,
- eine Methodik für die Kategorisierung der Bundeswasserstraßen vorzuschlagen und daraus eine Netzstruktur zu entwickeln, die für eine **Priorisierung der Aufgabenerledigung** (Ausbau, Betrieb und Unterhaltung) geeignet ist und den Wechsel einzelner Wasserstraßen in eine andere Kategorie ermöglicht,
- die Anzahl der vom BMVBS vorgeschlagenen Netzkategorien zu reduzieren.

Grundlagen der vom Gutachter entwickelten Netzstruktur sind einerseits die zwischen nationalen Wirtschaftszentren auf den Wasserstraßen **transportierten Gütermengen in Tonnen**, andererseits ein sich aus dem Bruttoumsatz (in Mrd. €) und Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (in 10.000 Beschäftigten) der jeweiligen Wirtschaftszentren errechneter Multiplikator zwischen 1,0 und 1,5. Der Untersuchung wurden die Transportmengen des Jahres 2004 sowie Umsatzdaten von insgesamt 75 nationalen Wirtschaftszentren mit einem Binnenhafen zu Grunde gelegt.

Das Gutachten schlägt insgesamt **drei Netzkategorien** vor:

- 1) Binnenwasserstraßen mit ≥ 1 Mio. bewertete Transporteinheiten wurden dem "**Kernnetz**", Wasserstraßen des Core Network (Kernnetzes) des Entwurfes der TEN-V Richtlinie der EU wurden – ohne Überprüfung im Detail – dem "ergänzenden Kernnetz" zugeordnet, soweit sie nicht dem Kernnetz im Sinne des Railistics-Gutachtens zugeordnet sind.
- 2) Binnenwasserstraßen mit ≤ 1 Mio. bewertete Transporteinheiten wurden dem "**Nebennetz**" zugeordnet.
- 3) Wasserstraßen ohne nennenswerten gewerblichen Güterverkehr wurden als „**Freizeitnetz/sonstige Wasserstraßen**“ eingestuft, auftragsbedingt aber nicht bewertet.

Unter dem Aspekt der **Vernetzung von Wirtschaftsräumen** folgt aus den Ergebnissen des Gutachtens, dass das darin entwickelte Kernnetz und das ergänzende Kernnetz strategisch in geeigneter Form bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung des Netzzusammenhanges zu entwickeln sind.

Die **strategische Weiterentwicklung des Wasserstraßennetzes** liegt im Interesse des Bundes und der Länder. Der Bund, die Länder und der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen stellen fest:

1. Die vorgeschlagene Netzstruktur des vorgelegten Gutachtens folgt konsequent aus der angewandten bzw. entwickelten Methodik einer **Vernetzung nationaler Wirtschaftsstandorte**.
2. Die **transportierte Gütermenge bleibt ein wesentlicher Indikator** für die Einstufung der Wasserstraßen in die Netzstruktur. Durch die Ermittlung von bewerteten Transporteinheiten für die einzelnen Wasserstraßenabschnitte des Kernnetzes stehen Differenzierungskriterien zur Konkretisierung der Kernnetzentwicklung unter Berücksichtigung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen und des Netzzusammenhanges zur Verfügung.
3. Die **Anzahl der Netzkategorien** wurde auf drei (Kernnetz, Nebennetz, Freizeitnetz/sonstige Wasserstraßen) reduziert.
4. Für die Priorisierung von Ausbaumaßnahmen im Kern- und im ergänzenden Kernnetz des Gutachtens sind **weitere Kriterien** zur Festlegung der weiteren Netzentwicklung notwendig. Hier bietet sich eine Differenzierung nach dem Kriterium der bewerteten Transporteinheiten an. Des Weiteren werden auch die bewährten Nutzen-Kosten-Untersuchungen als Maßstab herangezogen.
5. Um die **Vernetzungsfunktion der Wasserstraßen** zwischen den nationalen und internationalen Wirtschaftszentren angemessen zu berücksichtigen, erfolgt die Bewertung relationsbezogen.
6. Wasserstraßen des Freizeitnetzes und sonstige Wasserstraßen erhalten die einheitliche Bezeichnung „sonstige Wasserstraßen“ (Eigentümerunterhaltung, Verkehrssicherungspflicht, eingeschränkter Betrieb, ggf. alternative Betriebsformen). Für die Beurteilung dieser Wasserstraßen sind gesonderte Kriterien und Strategien zu entwickeln.
7. Die Netzkategorisierung wird auf der Grundlage aktueller Prognosen **regelmäßig fortgeschrieben**.
8. Wegen der begrenzten Mittel der öffentlichen Haushalte (Personal und Sachmittel) für Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur und der **notwendigen Hafen- und Landinfrastrukturen** bedarf es weiterer Abstimmungen zwischen dem Bund, den beteiligten Ländern, und gegebenenfalls den Verbänden. Die bisherige Zusammenarbeit hat sich bewährt und sollte fortgesetzt werden. [BÖB/RED]

*
* *

SOMMER-WIRTSCHAFTSTREFFEN DES SHV:

Sommersonnenwende in Großenhain

Am 22. Juni 2012 lud die **BOTHUR GmbH & Co. KG** zum 175. SHV-Wirtschaftstreffen ein, das als Sommersonnenwende in Großenhain stattfand. Nach einer kurzen Vorstellung des Leistungsspektrums der BOTHUR GmbH & Co. KG durch den **Geschäftsführer, Wolfgang Bothur**, konnte auf dem Firmengelände in Großenhain eine der größten privaten Sammlungen militärischer Großtechnik besichtigt werden, darunter ein Panzerschlepper des sowjetischen Militärs, der 2008 beim Bau des Leipziger City-Tunnels zum Einsatz kam.

Bothur ist ein sächsisches Familienunternehmen, gegründet 1990. Die Leistungen umfassen Containerdienst (Absetz- und Abrollcontainer), Tiefbau, Abbruch, Sanierung, Entsorgung (Bauschutt, Schrott, Erdaushub, Grünschnitt, etc.), Recycling und Baustoffe. Daneben bilden **Kranleistungen und Schwertransporte** einen Schwerpunkt. Mit Mobilkränen bis 30 Tonnen

und Tiefladern bis 60 Tonnen Gesamtgewicht werden Container, Maschinen, Bauteile, Fahrzeuge und Baumaschinen bewegt.

Ebenfalls auf dem Gelände konnte die **NMT Normotec-Systemelemente GmbH** besichtigt werden. Zu den Stärken von NMT gehören die Entwicklung und der Verkauf von zukunftsweisender Heiztechnik für **Biomasse-Brennstoffe**, wie z.B. Stückholz, Holzpellets und Getreide. Dabei kann auf eine 20jährige Erfahrung im Heizungs- und Sanitärmarkt zurückgegriffen werden.



Fotos: SHV

Zur Bothur-Gruppe gehört auch die seit 2010 bestehende Firma **Pulverbeschichtung UG & Co. KG** in Großenhain. Die Leistungen umfassen Pulverbeschichtung von Stahl- und Aluminiumkonstruktionen, **Sandstrahlarbeiten**, Beschichtung von Serienteilen bis 600 kg (bis 6,5 m Länge), **Beschichtung von Einzelstücken** bis 1.000 kg (**bis 14 m Länge**) sowie hochwertige nass-chemische Vorbehandlung.

Nach einer Fahrt über das Recyclinggelände von Bothur wurde der **Flugplatz in Großenhain** besichtigt, der mit seiner 2,4 km langen Startbahn bis 1993 durch die 19. Luftarmee der sowjetischen Streitkräfte genutzt wurde. Hier konnten die Teilnehmer mit einem sowjetischen Panzer T 34 aus der Bothur'schen Privatsammlung fahren oder sich bei einem Rundflug mit einer Einpropellermaschine vom Typ D-EDEC das Bothur'sche „Imperium“ aus der Luft anschauen. [BOTHUR/NMT/RED]



Foto: 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 2. Quartal 2012 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

* Tecklenborg Baumaschinen GmbH
Herr Jörg Münzer
Leisniger Str. 2E
04703 Leisnig / OT Polkenberg

Tel.: 035725/70258
Fax: 035725/70286
E-Mail: tecklenborg-baumaschinen@tecport.de

*
* *

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 17.07.2012** Zu Gast bei der **Fluorchemie Dohna GmbH**
18.00 Uhr
- 18.09.2012** 177. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **TSR Recycling GmbH & Co. KG** im
19.00 Uhr Clublokal „Maschine“
- 16.10.2012** 178. SHV-Wirtschaftstreffen mit der **FUNK Projekt GmbH** im Clublokal
19.00 Uhr „Maschine“
- 13.11.2012** 179. SHV-Wirtschaftstreffen mit dem **christlichen Kinder- und Jugendwerk**
19.00 Uhr **„Die Arche“ e.V.** im Clublokal "Maschine"
- 04.12.2012** **Dämmerchoppen** „im Bauch der Waltrau“ und 180. SHV-Wirtschaftstreffen im
18.00 Uhr Clublokal „Maschine“

*
* *

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * *„Gib jedem Tag die Chance, der schönste deines Lebens zu werden.“ [Mark Twain]*
- * *„Glücklich ist, wer vergisst, was nicht mehr zu ändern ist.“ [Johann Strauß]*
- * *„Das Leben ist wie eine Schachtel Pralinen, man weiß nie, was man bekommt.“
[Forrest Gump]*
- * *„Im Alter bereut man vor allem die Sünden, die man nicht begangen hat.“
[William Somerset Maugham]*

*
* *

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: Mandy Seeliger
E-Mail: mandy_seeliger@binnenhafen-sachsen.de

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