

DER OBERELBE HAFENBRIEF



Mitteilungen des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V.
(1/2013)

Nr. 60

SHV-BILANZ 2012:

Anhaltend hohe Öffentlichkeitswirkung

Am 08. Januar 2013 fand die Mitgliederversammlung des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e.V. (SHV) zum Auftakt des Vereinsjahres 2013 in der „Weißen Messe“ im Fischhaus Alberthafen statt.

SHV-Geschäftsführer, Prof. Fritz Heinrich, würdigte das abgelaufene Jahr als ein sehr aktives und inhaltlich anspruchsvolles Vereinsjahr. Der SHV führte **15 hochkarätige Veranstaltungen mit anhaltend sehr hohem Beteiligungsgrad** durch, die allesamt von hoher Qualität waren und auch bundesweit in der Fachpresse reflektiert worden sind. Höhepunkte der Vereinsarbeit waren der Internationale Workshop in Zusammenarbeit mit dem Tschechischen Generalkonsulat in Dresden und der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) im Mai 2012, die mehrtägige Fachexkursion zum Hafen Mannheim und den Hafenbetrieben Ludwigshafen/Rhein sowie die Beteiligung am Elbschiffahrtstag in Dessau-Roßlau im September 2012.



Fotos: Knoll, SBO

Der **Vorsitzende des SHV, Kapitän Detlef Bütow**, betonte, dass der SHV auch im Jahr 2012 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 der **11. Internationale Workshop** im Mai 2013 an Bord eines Schiffes, die monatlich stattfindenden Wirtschaftstreffen sowie Veranstaltungen des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), des Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) und des Vereins zur Förderung des Elbstromgebietes e.V. (VFE). Weitere Höhepunkte werden die mehrtägige **Fachexkursion zu den RheinPorts Basel – Mulhouse – Weil** im Juni 2012 sowie die Feierlichkeiten anlässlich des Jubiläums „**100 Jahre Waltraut**“.

Mit dem Ausscheiden von Prof. Fritz Heinrich aus der SHV-Geschäftsführung zum 01.01.2013 ist diese Position neu zu besetzen. Bis Jahresmitte 2013 wird Kapitän Detlef Bütow SHV-Vorstandsvorsitzender bleiben. Danach wird er die SHV-Geschäftsführung übernehmen. Als SHV-Vorstandsvorsitzender soll bis Jahresmitte 2013 SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff eingearbeitet werden. Dieser wurde auf der Mitgliederversammlung einstimmig in den Vorstand kooptiert.

Prof. Fritz Heinrich wurde als langjähriger Sprecher und Geschäftsführer des SHV herzlich verabschiedet und als **SHV-Ehrenmitglied** ausgezeichnet.

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung fand das 181. Wirtschaftstreffen im Vereinslokal „Maschine“ statt, zu dem **Dipl.-Ing. Heiko Loroff, Geschäftsführer der SBO GmbH**, und **Veronika Šamajová, Direktorin der ČSP s.r.o.**, einen umfassenden Überblick über das Leistungsspektrum der **SBO-Unternehmensgruppe** gaben.

Die SBO-Unternehmensgruppe ist ein modernes Logistikunternehmen und betreibt die **Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau**. Die sechs Binnenhäfen an der Oberelbe haben sich innerhalb der vergangenen Jahre zu hochmodernen Umschlagplätzen für Güter entwickelt. Derzeit sind rund 70 Firmen in den Häfen ansässig, die von der zentralen Lage und der **trimodalen Verkehrsanbindung** nachhaltig profitieren. Durch die Realisierung eines umfangreichen Hafenenwicklungsprogramms an den Standorten sowie durch die Mitwirkung an Konzepten für Güterverkehrszentren in europäischen Binnenhäfen ist die Hafengesellschaft ein **kompetenter Partner für Transportunternehmen und die verladende Wirtschaft**. Neben dem klassischen Güterumschlag bietet die SBO ihren Kunden auch **komplette logistische Leistungen** im Container- und Stückgutverkehr sowie bei der Abwicklung von Großraum- und Schwertransporten an. **Moderne Umschlaganlagen** für Container, Stück-, Schütt-, Flüssig- und Schwergüter mit einer Tragfähigkeit der Kräne bis zu 185 Tonnen beziehungsweise einer **RoRo-Anlage** (Roll on/Roll off-Anlage) für die Verladung von Projektladungen für Ladungsgewichte bis zu 400 Tonnen sorgen für eine schnelle Abwicklung der Transporte und die problemlose Umladung auf andere Verkehrsträger.

Für den **Ausbau des Dienstleistungsangebotes** plant die SBO mehrere Investitionen. So soll im Hafen Riesa ein **neues KV-Terminal** mit sechs Ladegleisen, zwei Containervollportalkränen, Abstellflächen und einer zentralen LKW-Abfertigung für den Umschlag von bis zu 100.000 Containern entstehen. Der Hafen Torgau soll **grundlegend modernisiert** werden. Dazu gehören die Ertüchtigung der Verkehrsanlagen, der Abbruch von Gebäuden sowie die Ertüchtigung von Kai- und Gleisanlagen. Im Hafen Roßlau sind die Verlängerung der Kranbahn sowie der **Neubau und die Erweiterung der Gleisanlagen** geplant. [MS/SBO]

*
* *

PLANCO-GUTACHTEN:

Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen

Das **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)** hat Ende Januar 2013 ein Gutachten zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen vorgestellt und veröffentlicht. Dem ging eine 3-jährige Arbeit der Firma Planco voraus. Der **Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB)** nimmt nach intensiver Analyse des Gutachtens und nach interner Beratung mit seinen Mitgliedern wie folgt Stellung.

Grundsätzliche Kritik

Der Titel "Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen" suggeriert, es würden hier alle deutschen Binnenhäfen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im Containergeschäft, bei Massen- und Stückgut, Projektladung oder der Vermietung untersucht. Dem ist nicht so: Das Gutachten bewertet letztlich **ausschließlich 30 Standorte** am Wasser, die als Hinterlandhub im Containerverkehr für Seehäfen infrage kommen. **Der Titel des Gutachtens ist daher irreführend und entspricht nicht dem Inhalt.**

Das von der Öffentlichkeit als maßgeblich wahrgenommene Ergebnis des Gutachtens ist das Ranking der ausgewählten Binnenhäfen nach ihrer Eignung als Hub im Seehafenhinterland. **Das Ranking fokussiert zu stark auf ein Einzelsegment.** Die Feststellung der Leistungsfähigkeit an sich wäre für alle Beteiligten sinnvoller gewesen.

Die mit diesem Ranking verbundene Fokussierung des Gutachtens auf der Betrachtung des Kombinierten Verkehr widerspricht der Wirklichkeit der deutschen Binnenhäfen. Containerumschlag ist ein wichtiger aber nur einer von vielen Geschäftsfeldern der Binnenhäfen.

Das Ranking **beschränkt die Bewertung der Binnenhäfen** auf wenige Kriterien und verstellt damit den Blick auf den eigentlichen Handlungsbedarf im vielfältigen Geschäft und Aufgabenspektrum der Binnenhäfen. Die Auswahl der Kriterien und zum Teil auch die ermittelten Daten sind weder nachvollziehbar noch transparent. Es ergeben sich teilweise falsche und verkürzte Schlussfolgerungen, die der Wirklichkeit nicht gerecht werden.

Das Gutachten vergleicht Äpfel mit Birnen, wenn auf der einen Seite auf viele Gütergruppen ausgerichtete Multifunktionshäfen mit reinen Containerumschlagplätzen am Wasser verglichen werden. Eine nachvollziehbare Definition einer Hubfunktion und eines Gateway ist nicht klar erkennbar.

Die im Titel des Gutachtens benannte **Wettbewerbsfähigkeit wird leider unzureichend bestimmt.** Binnenhäfen stehen mit ihren Partnern des multimodalen Transports vor allem mit dem Straßengüterfernverkehr im Wettbewerb.

Es wäre zu erwarten gewesen, dass dieser wesentliche Wettbewerb Gegenstand intensiver Betrachtungen des Gutachtens ist. Die wohl beabsichtigte Fokussierung auf den Wettbewerb der Binnenhäfen untereinander um die besten Hubstandorte im Seehafenhinterlandtransport für die Seehäfen ist lediglich ein Teilaspekt der eigentlichen Wettbewerbssituation der Binnenhäfen. Zudem bemühen sich Binnenhäfen, erkennbar durch Kooperationen und gemeinsame, z.T. europäische Projekte, unproduktiven Wettbewerb zu vermeiden.

Richtiger wäre es, die Potenziale aller Binnenhäfen in ihrem gesamten Geschäftsfeld und Aufgabenspektrum zu analysieren und daraus Empfehlungen für Maßnahmen zum Ausschöpfen dieser Potenziale abzuleiten. Eine solche Vorgehensweise hat sich z.B. im Gutachten des Landes Baden-Württemberg bewährt und wird auch in anderen Landeshafenkonzepten berücksichtigt.

Gerade die Handlungsempfehlungen geraten wegen der Fokussierung auf das Ranking als wenig neu und innovativ, was nach Meinung des BÖB eben auf die verkürzte Potenzialanalyse zurückzuführen ist. Gerade hier verpasst das Gutachten die Chance einen wirklichen Mehrwert für die benannten Zielgruppen (Binnenhäfen, Seehäfen, Bundesländer und Bund) zu schaffen.

Der BÖB bedauert es sehr, dass weder er selbst noch die Mitgliedshäfen in die Erstellung des Gutachtens aktiver eingebunden wurden.

Ableitung von Schlussfolgerungen

Das Gutachten ist und darf **keine abschließende Bewertung des gesamten Binnenhafenstandortes Deutschland** sein. Die dabei unberücksichtigt gelassenen Standorte dürfen in der wirtschaftlichen und politischen Betrachtung nicht abgehängt werden. Wir

sprechen uns klar dagegen aus, dass das Gutachten vor diesem Hintergrund eine neue hafenpolitische Richtung vorgibt.

Die Möglichkeit, mit dem Gutachten eine neue Priorisierung von Standorten für den Umschlag von Containern am Wasser zu ermöglichen, lehnen wir ab. Der BÖB hat sich aktiv an der Erstellung des Gutachtens KV 2025 des BMVBS beteiligt und gemeinsam mit Partnern ein Terminalhandbuch zur Bemessung, Dimensionierung und Gestaltung von modernen KV-Umschlaganlagen erstellen lassen. Dies geschah mit dem Ziel, die Fördermittelpolitik im Kombinierten Verkehr sinnvoll weiterzuentwickeln und zu verbessern. Diese Förderpolitik lässt schon immer und nun noch fundierter eine Steuerung des Fördermitteleinsatzes für den KV zu, z. B. wenn die Mittel knapp sind, ohne die bisher erfolgreiche Arbeit zu unterlaufen und das erprobte und gerechte System in Frage zu stellen. Das Gutachten stellt dies mit einer neuen Systematik der Priorisierung unnötigerweise in Frage.

Fazit

Fehler bei der Erstellung verbunden mit einem unzutreffenden Titel lassen das Gutachten als weitgehend ungeeignet für eine Bewertung der deutschen Binnenhäfen erscheinen. Der BÖB fordert daher, keine einseitigen Schlussfolgerungen für den Bundesverkehrswegeplan, die Hafenpolitik des Bundes und der Länder sowie bei der zukünftigen Förderpolitik des Bundes, der Bundesländer und der Kommunen zu ziehen. [BÖB/RED]

*
* *

PARLAMENTARISCHER ABEND DES BÖB:

Schnelle Lösung des Verkehrs-Infrastrukturproblems gefordert

Auf dem siebten Parlamentarischen Abend des **BÖB** zum Thema „**Getrennte Finanzierungskreisläufe auf dem Prüfstand**“ wurde zwischen allen Beteiligten eines sehr schnell klar: **Eine funktionierende Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für den Standort Deutschland und dessen Wirtschaft.** Diese wird aber seit langem nur noch auf Verzehr genutzt von dem erforderlichen Ausbau ganz zu schweigen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, verdeutlichte dies noch einmal in seinem Einführungsstatement in dem er ausführte: „Ohne eine ausreichende Finanzausstattung wird eine **vernünftige Infrastruktur-Erhaltung** und eine **zukunftsfähige Infrastruktur-Entwicklung** nicht mehr zielführend durchführbar sein. Das wir einen Ausbau dringend benötigen, um etwa die erwarteten Zuwächse im Güterverkehr zu bewältigen, liegt auf der Hand.“ Weiter führte er aus, dass das, was auf der Straße funktioniert, bei anderen Verkehrsträgern sorgfältig abgewogen werden muss und nicht zwangsläufig bei allen Verkehrssystemen zum Erfolg führt. Für den Verkehrsträger Wasserstraße birgt ein getrennter Finanzierungskreislauf größte Risiken. **Der BÖB ist daher gegen getrennte Finanzierungskreisläufe** und präferiert eine Fondlösung, die sowohl aus Nutzer bezogenen als auch aus Haushaltsmitteln eine zukunftsfähige Wasserstraßeninfrastruktur sicherstellt.

Auch **Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVBS)** gab im Rahmen des Parlamentarischen Abends zu bedenken, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für den laufenden Verkehrswegeplan schon jetzt nicht ausreichen. Er führte weiter aus, dass für zukünftige Planungen mehr Mittel zur Verfügung stehen müssen. **„Wir müssen bei 15 Milliarden Euro landen, die wir mindestens brauchen – nur beim**

Bund. Aber wir dürfen nicht nur den Bund sehen, sondern müssen auch die Kommunen und Länder betrachten. Ich denke, dass wir eine Akzeptanz für die Nutzerfinanzierung nur auf der Straße erreichen“, so Ferlemann in der Podiumsdiskussion. Er führte weiterhin aus, dass ein Finanzierungskreislauf Wasserstraße nicht einfach ist.

Bartholomäus Kalb vertrat auf dem Podium die Position der Haushälter im Deutschen Bundestag und äußerte sich wie folgt: „Die Haushälter sehen, dass der Infrastruktur mehr Aufmerksamkeit zukommen muss. Es wird in der nächsten Periode klare Antworten dazu geben müssen, dass wir auf diesem Niveau nicht weitermachen können und mehr investieren müssen, **denn Infrastruktur ist immer noch ein positiver Standortfaktor, den es zu erhalten gilt.**“

„Das einfachste Instrument wäre die Erhöhung der Mineralölsteuer“, so **Gustav Herzog**. Er gab dabei zu bedenken, dass es in der Vergangenheit immer wieder einen heftigen Verteilungskampf gab, in dem sich der Verkehrsbereich nicht so gut „geschlagen“ hat, obwohl Infrastruktur für alle ein wichtiges Gut darstellt. Er sprach sich auf dem Podium sehr deutlich für eine **integrierte Verkehrspolitik** aus.

Dr. Anton Hofreiter in seiner Funktion als **Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag** meinte: „Wir sind uns alle einig, dass wir mehr Geld brauchen. Wir haben ein ganz massives Problem bei uns selbst und müssen effizienter werden. Wir haben ein verblüffend ineffizientes System errichtet.“ Laut **Torsten Staffeldt** wäre es der Idealfall, wenn wir effizienter und transparenter werden könnten. Er denkt, dass eine Akzeptanz für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erreicht werden kann, wenn die Bemannung ausschließlich den Verkehrsträgern zugutekommt. Er machte aber auch deutlich, dass es bei der Wasserstraße nicht gehen wird, weil es schwer ist, die notwendigen Mittel zu generieren. Er plädierte in diesem Zusammenhang für die **Abschaffung der Kanalgebühren** und will die Engpässe identifizieren. „Priorisieren ist hier die einzige Möglichkeit. Wir müssen uns die Planungs- und Planfeststellungsverfahren genau anschauen, damit wir schnellere und günstigere Verfahren erreichen können.“, so Staffeldt.

Einen anderen Ansatz verfolgte **Herbert Behrens**. Er ist der Ansicht, dass die drei Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße als Netz betrachtet werden müssen.

Franz J. Reindl, der als **BÖB-Präsidiumsmitglied** die Binnenhäfen auf dem Podium vertrat, mahnte deutlich an, dass es aus seiner Sicht im Rahmen dieser Diskussion deutlicher möglich sein muss, die bestehende Notsituation klar darzustellen. „Wir haben wenig Zeit. Jeder Euro der heute nicht ausgegeben wird, ist morgen nur noch die Hälfte wert. Wir müssen Maßnahmen nicht als Kosten, sondern als Investitionen mit einem Return of Invest darstellen. Wenn ich 10 Milliarden Euro im Jahr mehr investiere und dadurch deutlich mehr zurück erhalte, würde kein Unternehmen keine Sekunde zögern.“

Als Resümee des Parlamentarischen Abends kann man festhalten: Alle Diskutanten waren sich in einem Punkt einig – **mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis und eine entscheidende Voraussetzung für das Funktionieren unserer Wirtschaft und Gesellschaft.** Das Finanzierungsproblem muss schnell gelöst werden, bevor die Verkehrsinfrastruktur ernsthaft Schaden nimmt. [BÖB/RED]

*
* *

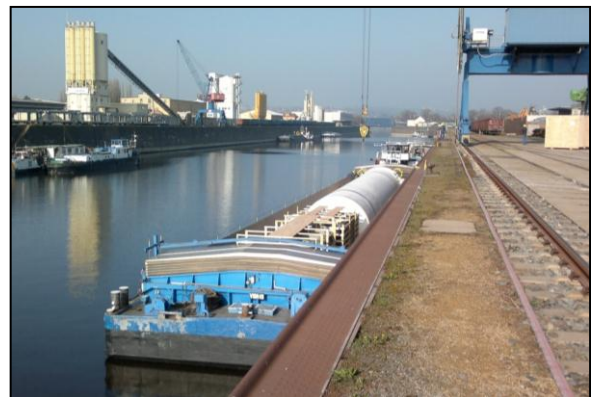
PRESSEGESPRÄCH DER SBO-GRUPPE:

Trimodalität zahlt sich aus: Oberelbe-Häfen bleiben auf Kurs

Zahlreiche Vertreter von Presse und Rundfunk waren der Einladung der SBO GmbH zum jährlichen Pressegespräch am 05. Februar 2013 in die „Kapitänsmesse“ im Fischhaus Alberthafen gefolgt.

Zusammenfassend konnte durch den **Geschäftsführer der SBO GmbH, Dipl.-Ing. Heiko Loroff**, festgestellt werden, dass die trimodale Aufstellung des Hafenverbundes dafür gesorgt hat, dass die sechs Binnenhäfen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und der Tschechischen Republik trotz widriger Transportbedingungen wieder annähernd das Ergebnis von 2011 erreichen konnten. **Insgesamt wurden 2,65 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen.** Zum Hafenverbund gehören die Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau.

Die Häfen hatten mit den anhaltend niedrigen Wasserständen der Elbe zu kämpfen, die eine ökonomische Auslastung der Binnenschiffe teilweise verhinderten. Der Binnenschiffsanteil am Güterumschlag des Hafenverbundes betrug im Jahr 2012 459.000 Tonnen (+ 0,3 %) und blieb damit auf Vorjahresniveau. Vor allem die Binnenhäfen in Riesa und Lovosice (CZ) konnten eine deutliche **Steigerung des Schiffsumschlages** um 51 % (Riesa) bzw. 34 % (Lovosice) erzielen. Zu den im Hafenverbund transportierten Gütern gehörten Schrott, Getreide, Sojaschrot, Flussspat, Düngemittel, Stahlbleche, Anlagen und Container.



Fotos: Seibt (SPA), Imperial

Der Güterumschlag per Eisenbahn des Hafenverbundes betrug im Jahr 2012 722.000 Tonnen (+ 1,5 %). Besonders die Häfen Riesa und Roßlau konnten beim **Eisenbahngüterverkehr mit Zuwächsen** von 15 % bzw. 62 % kräftig zulegen. Hier wurden zum Beispiel Container, Schrott, Stabstahl, Stahlbleche und Düngemittel umgeschlagen.

Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft auch im Jahr 2012 **zuverlässige Transportketten** anbieten. Immer mehr Unternehmen erkennen die Bedeutung der Häfen und nutzen sie für den Transport ihrer Güter.

Die seit 1995 bestehende **Elbe-Container-Linie (ECL2000)** verkehrt zweimal wöchentlich zwischen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg. Im Jahr 2007 wurde die Verbindung mit der Binnenschiffslinie **ETS Elbe (Ecological Transport Service)** in Richtung Tschechische Republik erweitert. Die mit der ECL2000, aber auch mit der Ganzzugverbindung **Albatros-Express** ab dem Hafen Riesa (4 Abfahrten pro Woche) transportierten Container trugen im Jahr 2012 wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes bei. Insgesamt wurden knapp 39.000 TEU (Containereinheiten) in den Binnenhäfen umgeschlagen.

Neben den Häfen Dresden und Lovosice hat sich auch der Industriehafen Roßlau zu einem hervorragenden Dienstleistungsstandort für den **Umschlag von Schwerlast- und Projektladungen** entwickelt. Eine Vielzahl von Anlagen wie Module, Maschinenteile, Turbinen, Transformatoren, Rotoren, Motoren, Kisten und Generatoren wurden 2012 in diesen Häfen umgeschlagen. Zu den Bestimmungsländern der Ladungen gehörten zum Beispiel Saudi-Arabien, Spanien, Brasilien, Israel, das Emirat Katar und Dubai.

Zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote unterhält die SBO mehrere **Kooperationen**. Mit der Untereibe-Hafengruppe Brunsbüttel Ports GmbH steht neben der **Optimierung bestehender Logistikketten**, wie z.B. dem Transport von Windkraftanlagen, besonders der **Aufbau neuer Dienstleistungen**, vor allem durch die Verknüpfung von Short-Sea-Verkehren mit der Binnenschifffahrt, im Vordergrund. Mit dem Seehafen Hamburg wird die **Vernetzung der Binnen- und Seehäfen** forciert und somit die Elbe als **bedeutender Hinterlandverkehrsweg** bestärkt. Durch die Kooperationen rücken die Industrie- und Wirtschaftsräume Sachsen, Sachsen-Anhalt und Tschechische Republik näher an die Küste und profitieren von den Leistungen der Spezialterminals der Seehäfen.



Fotos: SBO

Für den **Ausbau des Dienstleistungsangebotes** investierte der Hafenverbund im Jahr 2012 in zwei wichtige Projekte, die aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert wurden:

Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt wurde der **Ausbau der südlichen Hafenstraße** abgeschlossen. Damit konnte eine Erleichterung des innerbetrieblichen LKW-Transports von schweren Transformatoren, Dampfturbinen und Maschinenteilen erreicht werden. Die Straße dient als Zuführung von der Schwerlastmontagehalle zur Roll on / Roll off-Anlage (RoRo-Anlage), die sich vor der Hafeneinfahrt befindet. Um der **gestiegenen Anzahl an Schwertransporten** und den damit einhergehenden Anforderungen an die innerbetrieblichen Verkehrswege gerecht zu werden, wurde die Straße auf einer Länge von etwa 680 Metern um 2,80 Meter auf 6,80 Meter verbreitert. Seitdem können im Lichtraumprofil der Straße Güter mit einer Gesamtbreite von mindestens 6,80 Meter ohne Einschränkungen in der Breite transportiert werden.

Im Hafen Riesa konnte der **Bau der neuen Kaimauer** nahezu abgeschlossen werden. Im Hafenteil „Alter Hafen“, der seit über 120 Jahren besteht, wurde auf einer Länge von etwa 540 Metern eine neue Stahlspundwand vor die bestehende Schwergewichtsmauer gerammt. Mit dem Bau der neuen Kaimauer wird die **umfassende hafentechnische Erschließung** des südlichen Hafengebietes „Alter Hafen“ ermöglicht. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, um die vorhandenen wertvollen Umschlags-, Lager- und Ansiedlungsflächen einer hafentypischen Nutzung zuzuführen. Um dem prognostizierten Containerwachstum im Seehafenhinterland zu entsprechen, ist die Verlagerung und Erweiterung des bestehenden trimodalen Containerterminals geplant. [SBO/RED]

SCHOLZ RECYCLING AG & CO. KG:

Kompetenz im Schrott

Am 12. Februar 2013 lud die **Scholz Recycling AG & Co. KG** zum 182. SHV-Wirtschaftstreffen in das SHV-Vereinslokal „Maschine“ ein, zu dem **Andreas Steinke, Vorstand der Scholz Recycling AG & Co. KG**, einen umfassenden Überblick über die Unternehmensgruppe gab.

Die Scholz Recycling AG & Co. KG zählt zu den führenden Verwertungsbetrieben für Stahl- und Metallschrotte in Europa. Das mittelständische Unternehmen mit **Hauptsitz in Essingen** blickt auf eine lange Historie zurück. Im Jahr 1872 von Paul Scholz gegründet, leitet heute Oliver Scholz bereits in fünfter Generation die Geschicke des Recyclers. Die Kompetenz von Scholz gründet auf jahrzehntelang gewachsener Markterfahrung, **innovativen Recyclingverfahren** und kundenorientierten Prozessen.

Das Kerngeschäft von Scholz ist das komplette Recycling von Stahl- und Metallschrott. Dabei setzt Scholz auf **modernste Aggregate** wie Shredderanlagen, Schrottscheren oder Paketieranlagen. Das Kundenprofil reicht von großen Industriebetrieben bis zu Privatkunden. Den Transfer – sowohl die Abholung von Schrotten als auch die Lieferung von recycelten Materialien – übernimmt der **eigene Fuhrpark**. Darüber hinaus setzt Scholz auf den **Transport per Bahn oder Schiff**.

Neben dem Recycling von Eisenschrotten verwertet Scholz auch legierte Schrotte sowie Nichteisenmetalle in allen Qualitäten und Sorten. **Leistungsstarke Recyclinganlagen** sortieren Materialien bis zu einer Korngröße von zwei Millimetern.

Die Scholz-Gruppe beschäftigt **weltweit rund 7.500 Mitarbeiter**. Zur Scholz-Gruppe gehören über 50 direkte Unternehmensbeteiligungen sowie zahlreiche indirekte Beteiligungen an **500 Standorten in Europa**. Scholz ist europaweit in mehr als **20 Ländern flächendeckend** mit Sammelplätzen und Recyclinganlagen vertreten. Zu den Abnehmern gehören **große Stahlwerke, Gießereien und Hüttenbetriebe**. In Deutschland zählt Scholz zu den wenigen Recyclingunternehmen, die den Wertstoffkreislauf im Sekundärbereich durch ein breites Spektrum von Verwertungsverfahren komplett schließen kann. [SCHOLZ/RED]



Fotos: SBO

*
* *

ELBEKONFERENZ IN MAGDEBURG:

Gesamtkonzept für die Elbe

Nach 20 Jahren Diskussion über Ausbauarbeiten will die Bundesregierung Ende dieses Jahres ein **Gesamtkonzept zur Entwicklung der Elbe** vorlegen. Bundesländer, Kommunen, Bürgerinitiativen und die Kirchen sollen daran mitarbeiten. Geplant ist ein Spagat zwischen einer wirtschaftlichen Nutzung der Elbe für Containerschiffe und einer ökologischen Nutzung als Erholungs- und Naturraum.

Bund und Länder wollen auf der Elbe zwischen Geesthacht bei Hamburg bis zur tschechischen Grenze die **Bedingungen für die Containerschifffahrt verbessern**. Auf der Elbe-Flusskonferenz in Magdeburg sagte der **Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann**, bislang würden nur rund 1,5 Prozent der Güter aus den großen Häfen über die Elbe ins Hinterland transportiert. Ziel seien fünf Prozent. Ferlemann kündigte bis Herbst ein Gesamtkonzept für den Fluss an, das auch die ökologischen Aspekte berücksichtigen soll.

Ferlemann zufolge ist geplant, dass entlang der Elbe Schiffe mit bis zu drei gestapelten Containerlagen fahren könnten. Dafür solle beispielsweise unterhalb von Dresden eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter bei Niedrigwasser angestrebt werden. Klar sei allerdings auch, dass das nicht das ganze Jahr über möglich sei, weil die Elbe zeitweise zu wenig Wasser führe. Ferlemann **schloss den Bau von Staustufen aus**, allerdings könnten **Buhnen erhöht oder verlängert** werden, auch **Quer- oder Längsbauwerke** seien denkbar, um für die nötige Wassertiefe zu sorgen.

Auf der Konferenz in Magdeburg wurde ein **Eckpunktepapier** diskutiert, das von einer Bundesländer-Kommission erarbeitet wurde. Die **Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Katherina Reiche**, sagte, dass verschiedene Ansprüche an die Elbe mit Blick auf Ökologie und Ökonomie zusammengebracht werden sollten. Bislang hätten sich Bund und Länder abgestimmt. Künftig sollten **auch Bürgerinitiativen einbezogen** werden, erklärte Reiche. Die Initiativen kritisierten auf der Elbekonferenz, dass sie bislang nicht gehört wurden. Umweltschützer befürchten, dass zu stark in den weitgehend naturbelassenen Fluss eingegriffen werde.

Der **Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland BUND, Hubert Weiger**, bezeichnete den bisherigen Versuch, die Elbe zu einer ganzjährig schiffbaren Wasserstraße für den Güterverkehr zu machen, als gescheitert. Seit 1990 seien die Niedrigwasserperioden der Elbe länger und extremer geworden. Diese Realität müsse endlich zur Kenntnis genommen werden. Die Fortsetzung der bisherigen Elbepolitik wäre aus Sicht des BUND ein **irreversibler Verlust der Flusslandschaft mit ihren Auenlandschaften**. Der BUND sprach sich aber auch für ein Gesamtkonzept aus. Vor allem müsse alles getan werden, um die dramatischen Folgen der Vertiefung des Flusses zu stoppen.

Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel appellierte an alle Beteiligten, bis zum Herbst zu einem Konsens über das Gesamtkonzept für die Elbe zu kommen und bei den Diskussionen nicht auf Maximalforderungen zu bestehen. **Wirtschaftliche und ökologische Nutzung der Elbe würden nicht gegeneinander stehen, sondern seien zusammen möglich und ergänzten sich sogar.** [MDR/RED]

*
* *

TECKLENBORG BAUMASCHINEN:

Wir setzen alles in Bewegung

Am 05. März 2013 lud die **Tecklenborg Baumaschinen GmbH** zum 183. SHV-Wirtschaftstreffen in das SHV-Vereinslokal „Maschine“ ein, zu dem **Dipl.-Ing. Stefan Rißel, geschäftsführender Gesellschafter**, einen umfassenden Überblick über das Unternehmen gab.

Tecklenborg ist ein Partner mit der **kompletten Technik für große Bauvorhaben**. Ob im Tief-, Straßen- und Kanalbau, Abriss und Recycling oder im Brücken-, Industrie- und Hochbau – Tecklenborg berät und betreut umfassend und absolut zuverlässig. Die Lieferanten von Tecklenborg bieten mit **innovativer Technik** aus überwiegend deutschen Produktionsstätten **modernste Geräte mit hoher Ersatzteilverfügbarkeit**, die auch nach schwerstem Einsatz einen hohen Wiederverkaufswert garantieren. Die Produktpalette reicht von Standardbaumaschinen wie Mini-, Mobil- oder Raupenbagger, Planiertrauen und Radlader bis hin zu Spezialgeräten für Materialumschlag und Kranarbeiten. Mit insgesamt **sieben Niederlassungen** beziehungsweise Servicestützpunkten sowie sechs Verkaufsbüros, die das Verkaufsgebiet Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Teile von Thüringen abdecken, steht Tecklenborg zur optimalen Lösung der Aufgaben zur Seite.

Mit namhaften Firmen wie **New Holland, Terex|Schaeff und Sennebogen** arbeitet Tecklenborg seit vielen Jahren erfolgreich zusammen. Eine Vielzahl dieser Maschinen wird auch zur Miete aus dem firmeneigenen Mietpark angeboten. Rund 80 Geräte zwischen 1,5 und 40 Tonnen Einsatzgewicht mit entsprechenden Anbauwerkzeugen stehen zur Verfügung.

Für den Materialumschlag sowie für Kranarbeiten bietet Tecklenborg aus der Produktpalette der Firma **Sennebogen** immer das richtige Gerät. **Die flexible Fertigung** erlaubt bei allen Maschinen jegliche Sonderausstattung nach Kundenwünschen.

Allein im Bereich der **Green-Line Produkte** für Umschlagarbeiten beinhaltet das Sortiment insgesamt 23 verschiedene Modelle von 22 bis 165 Tonnen Einsatzgewicht und Reichweiten von 12 bis 33 Meter. Für den Holzumschlag offeriert die Firma Sennebogen vier Spezialmaschinen. Darüber hinaus gibt es diverse Teleskopkrane, Raupenkrane und Hafenmobilkrane. [TECKLENBORG/RED]



Fotos: Tecklenborg

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 2013 wurden auf dieser Grundlage als neue Vereinsmitglieder durch den Vorstand des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins aufgenommen:

- | | |
|--|---|
| *
Straßen- und Tiefbau
Herr Stefan Koch
Am Fährhaus 4
01156 Dresden | Tel.: 0174/3005186
Fax: 0351/4530039
E-Mail: info@sk-strassenbau.de |
| *
Netzwerk Dresden Industriekultur
Herr Peter Pfeifer
An der Frauenkirche 20
01067 Dresden | Tel.: 0351/4818816
Fax: 0351/4820892
E-Mail: info@dresden-industriekultur.de |
| *
Elbtal Druck & Kartonagen GmbH
Herr Klaus Kahle
Löbtauer Str. 67
01159 Dresden | Tel.: 0351/2130350
Fax: 0351/21303529
E-Mail: kkahle@elbtaldruck.de |

*
* *

FREUEN SIE SICH AUF NÄCHSTE SHV-AKTIVITÄTEN:

- 09.04.2013** 184. SHV-Wirtschaftstreffen mit dem **Netzwerk Dresden Industriekultur und der Initiative Tourismuskaufhaus Dresden** am Dresdner Neumarkt
18.30 Uhr
- 07.05.2013** **Internationaler Workshop** des SHV in Kooperation mit dem Tschechischen Generalkonsulat an Bord des MS „Bad Schandau“ im Alberthafen Dresden
- 20.06.2013** **SHV-Fachexkursion** zu den RheinPorts Basel – Mulhouse – Weil
bis
23.06.2013
- 12.07.2013** „**100 Jahre Waltraut**“ – SHV-Wirtschaftstreffen und Tag der offenen Tür
bis
13.07.2013

*
* *

AUS DER SHV-BACKSKISTE:

- * „*Blumen sind das Lächeln der Erde.*“
[Ralph Waldo Emerson]
- * „*Ein Freund ist einer, der alles von dir weiß und der dich trotzdem liebt.*“
[Elbert Hubbard]
- * „*Nur wer seinen eigenen Weg geht, kann von niemandem überholt werden.*“
[Marlon Brando]
- * „*Glück ist das einzige, das sich verdoppelt, wenn man es teilt.*“
[Albert Schweizer]

*
* *

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.