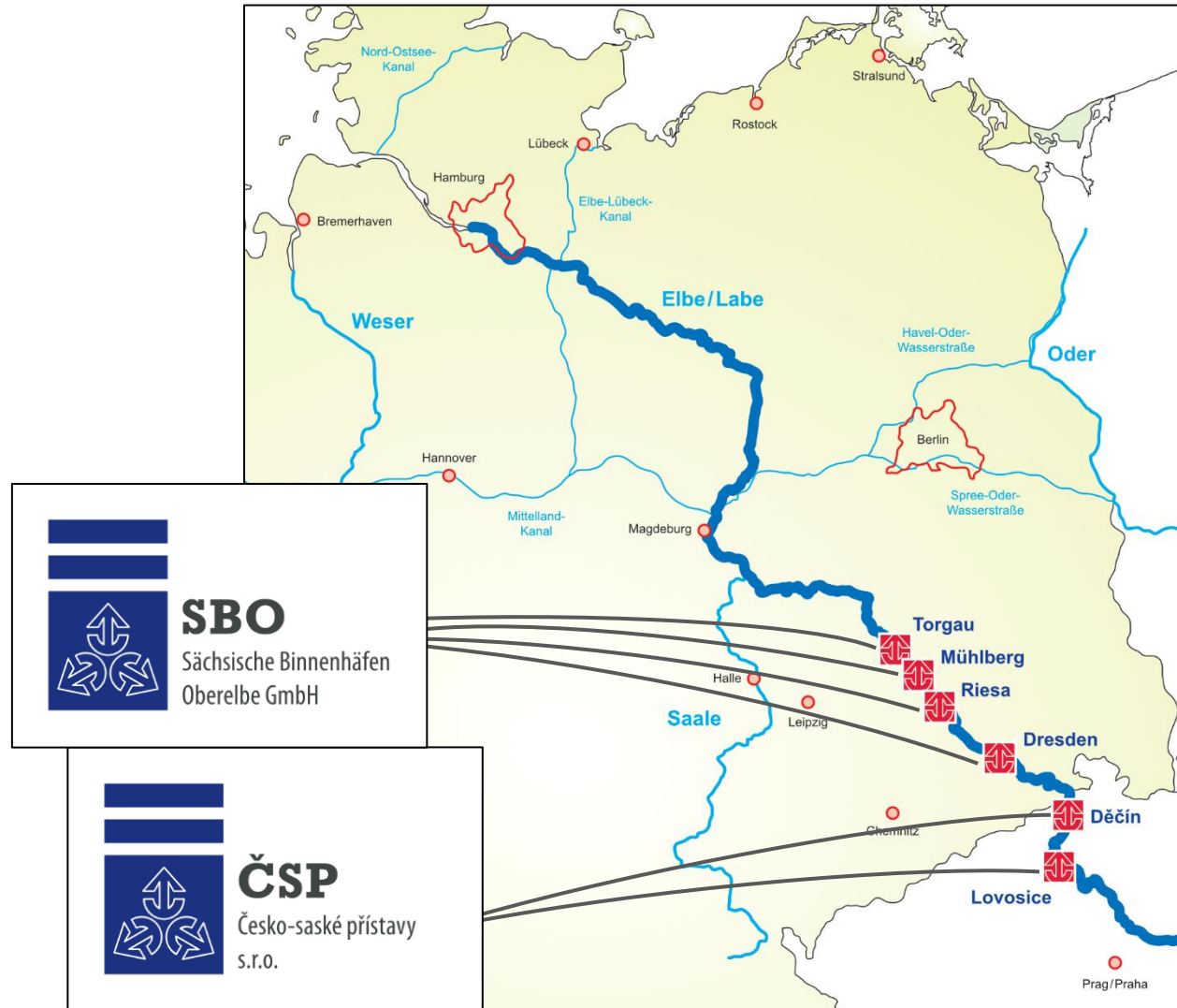


# **37. Treffen des Wirtschaftsnetzwerkes Lausitz Riesa, den 21.11.2025**

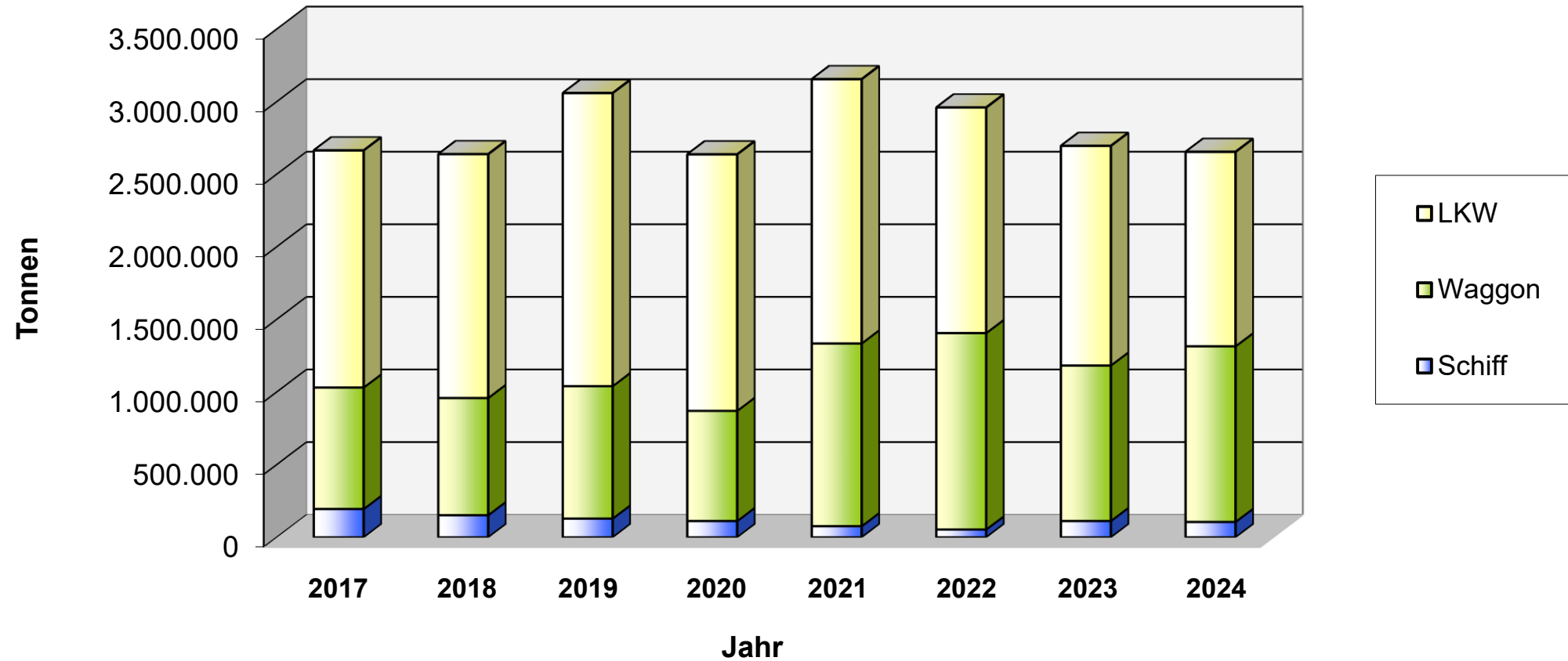
**„Trimodaler Zugang zu Infrastrukturen in der Logistik – der Hafenverbund, seine  
Möglichkeiten und Herausforderungen“**

**Dipl.-Ing. Heiko Loroff  
Geschäftsführer  
Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH**

# Der SBO-Hafenverbund



# Güterumschlag des Hafenverbundes



# Hafen Dresden



- Kranumschlag bis 600 Tonnen
- Schwergutverladung
- TrailerPort Alberthafen Dresden
- Umschlag & Lagerung von „Break Bulk“
- Vermietung von Lagerflächen
- Massengutumschlag





# Hafen Dresden – Projektladungsverkehr



## Liebherr Raupenkran LR 1600/2:

- 600 t bei 11 m Ausladung
- 350 t bei 22 m Ausladung
- 54 m Ausleger
- einer der leistungsfähigsten Kräne in einem europäischen Binnenhafen



# Hafen Dresden – Schwergutmontagehalle



- Schwergutmontagehalle 1.000 m<sup>2</sup>
- beheizbar
- Hallenkran bis 16 t
- Bodenbelastung 500 t / m<sup>2</sup>
- Tormaße 9,00 m x 9,00 m





# TrailerPort Alberthafen Dresden



- derzeitige Relationen:
  - Dresden – Rostock
  - Dresden – Duisburg
- weitere Relationen geplant
- „Company train“





# Hafen Riesa



- KV-Terminal
- Depotführung
- Kranumschlag bis 45 Tonnen
- Containerservice und -handel
- Massengutumschlag und -lagerung





# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Geschichte des Hafens Riesa

- Baubeginn im Jahr 1886
- Eröffnung am 03.09.1888 als Industrie- und Eisenbahnhafen
- 1901 Erweiterung durch „Neuen Hafen“



Hafenbecken um 1902



Elbkai um 1890

# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Geschichte des Hafens Riesa

- Weiteres Wachstum gekoppelt an die Entwicklung des Industriestandortes Riesa



Hafenbecken um 1933



Hafen Riesa um 1938



# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Geschichte des Hafens Riesa



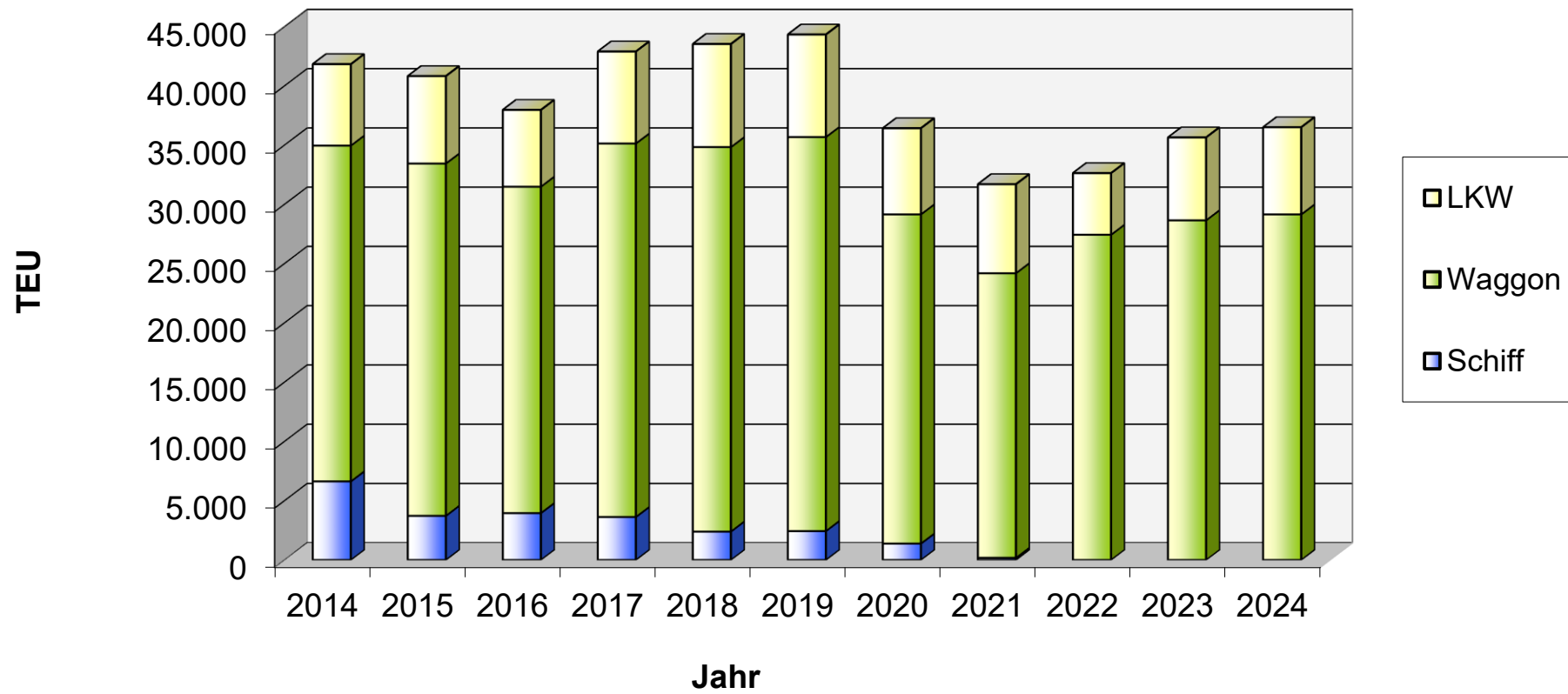
**Volle Auslastung um 1950**

- nach 1945 Überführung in Volkseigentum
- Firmierung als Betriebsteil des VEB Deutsche Schiffsahrts- und Umschlag-betriebe (DSU)
- ab 1957 VEB Binnenhäfen Oberelbe



**Schüttgutumschlag um 1960**

# Entwicklung des Containerumschlags im Hafen Riesa





# Hafen Riesa – Containerservice



## Handel / Verkauf

- See- und Lagercontainer
- Wechselbrücken
- Büro- und Sanitärcontainer

## Containerservice

- Checken nach IICL / UCIRC
- Reinigung / Entlabeln / Reparatur
- Containersonderbau
- Umbauten aller Art
- Fitting / Flexi Inlet / Mega Big Bag
- CSC-/ACEP-Zulassung



# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Was bauen wir?

- Trimodales Terminal für Umschlag Binnenschiff / Schiene / Straße
- Fläche ca. 70.000m<sup>2</sup>
- Zwei Containerportalkrananlagen auf dem aktuellen Stand der Technik (Emissionen, Energieverbrauch, Personalbedarf, Betriebskosten)
- Sechs Umschlaggleise, Gleislänge unter Kran ca. 420m
- Gate in / Gate out
- Zeitgemäßes Betriebsleitsystem

sowie

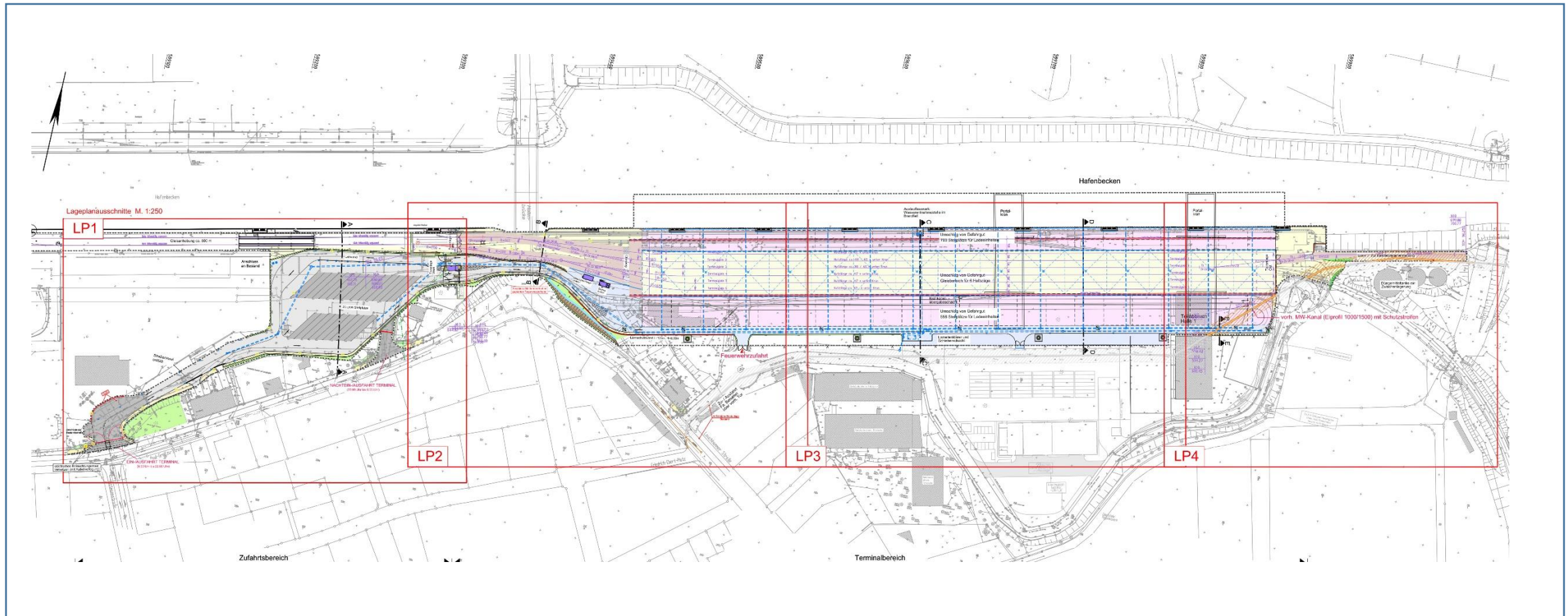
- 10.000m<sup>3</sup> Bodenabtrag für Retentionsraumausgleich
- 120m Schallschutzwand 8m Höhe
- Umfangreiche Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen
- Passiver Schallschutz für Anwohner





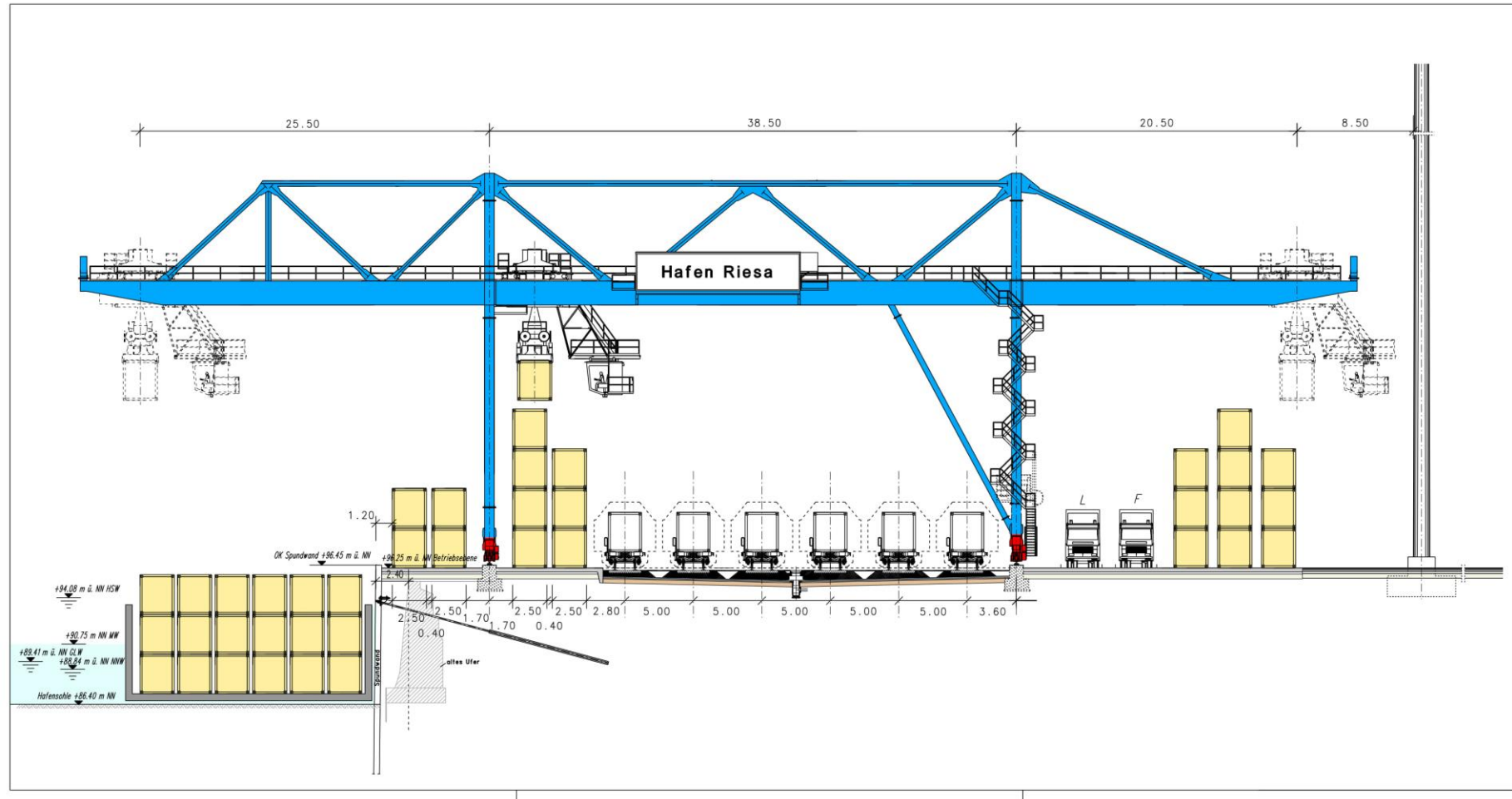
# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## - Lageplan



# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Wie soll es aussehen? - Querschnitt



- Sechs Ladegleise
- Ausladung über Land 30m, über Wasser 25m
- Autospreeder mit 50t Tragfähigkeit für 20ft + 45ft Units
- Spurweite Portalkran ca. 40m
- Gleislänge unter Kran ca. 420m
- Ausstattung mit EOW-Technik und Bremsprobeanlage



# Neubau KV-Terminal Riesa

Wie soll es aussehen? – Umschlagtechnologie



Für das KV-Terminal wird der Einsatz von Portalkranen auf dem aktuellen Stand der Technik geplant.

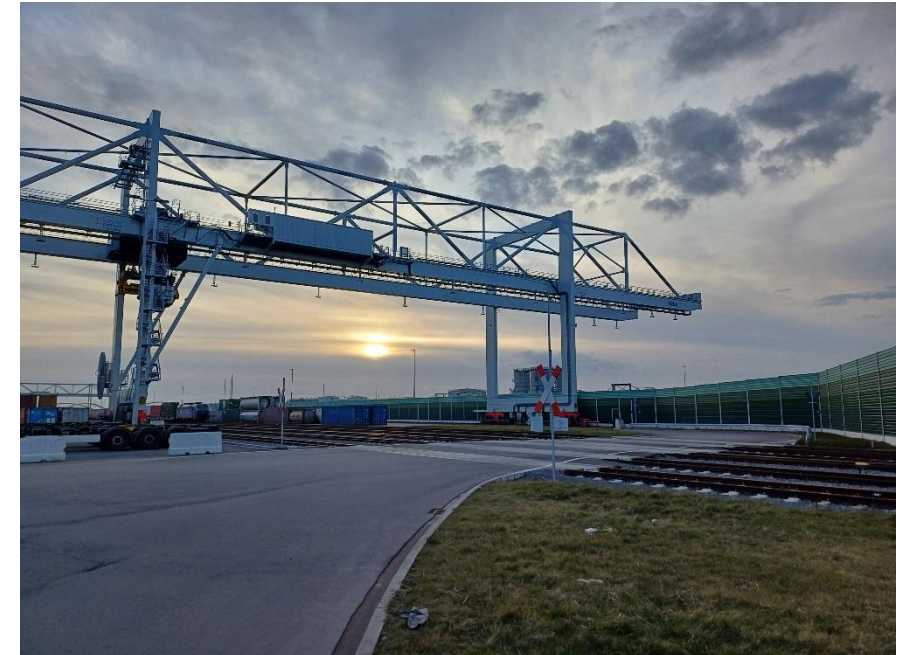


# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

Wie soll es aussehen? – Abbild des neuen Hafens Riesa in Duisburg (Duisburg Gate Terminal)



Besichtigung des Duisburg  
Gesamtüberblick vom  
Abfertigungsgebäude aus





# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

Wie soll es aussehen? – Abbild des neuen Hafens Riesa in Duisburg (Duisburg Gate Terminal)



Besichtigung Duisburg Gate  
Kranführerkabine mit  
Autospreader





# Neubau KV-Terminal Riesa

Wie soll es aussehen? – Abbild des neuen Hafens Riesa in Duisburg (Duisburg Gate Terminal)



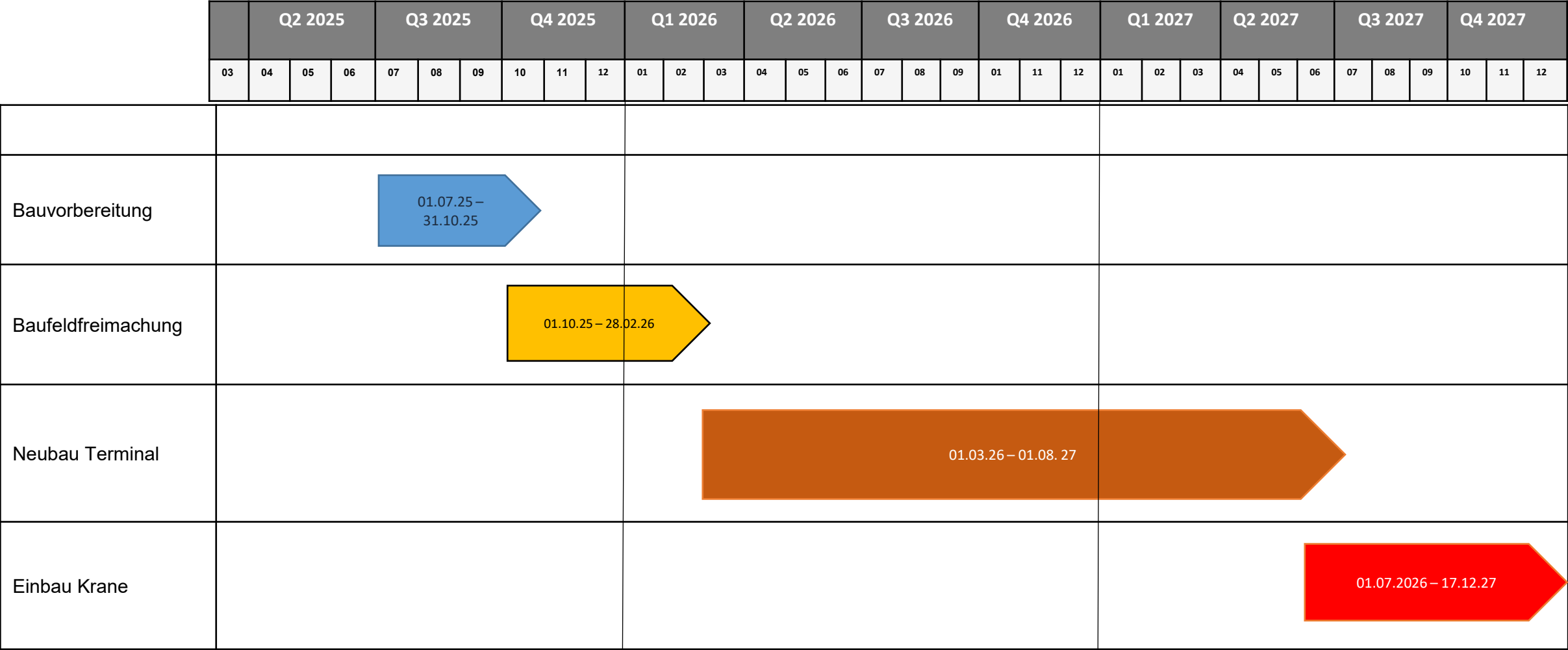
Besichtigung Duisburg Gate Terminal  
Containerbetriebsflächen





# Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

## Projekttablauf



# Hafen Mühlberg



- Umschlag von Massengütern, konventionellem Stückgut und Schwergut / Projektladung
- 76 m Spundwand
- 2 Schwerlastplatten für Mobilkräne
- ca. 2.000 m<sup>2</sup> Schwergutlagerfläche







- Umschlag von land- und forstwirtschaftlichen Gütern
  - Getreide, Futtermittel, Dünger und Holz
- Umschlag von Industriegütern
  - Schwergut- und Projektladungen
- Kranumschlag bis 35 Tonnen
- Containerumschlag





# Hafen Děčín



- Schwergutverladung
- Kranumschlag bis 80 Tonnen
- Containerterminal
- Umschlag & Lagerung von „Break Bulk“
- Frei- / Hallenflächenvermietung
- Massengutumschlag





# Hafen Lovosice



- Lagerhallen und Siloumschlaganlage für Getreide und Futtermittel
- Kranumschlag bis 185 Tonnen
- Projektladung
- Massengutumschlag
- Salzlagerhalle



# Trimodaler Umschlag in den Häfen

- Massengutumschlag
- Umschlag von land- und forstwirtschaftlichen Gütern
  - Getreide, Futtermittel, Dünger und Holz
- Umschlag von Industriegütern
  - Kaolin, Kohle und Stahl
  - Schwergut- und Projektladungen







## eigene LKW-Flotte

- Tiefbettauflieger
- Semitieflader
- Kippchassis 20-Fuß zum Auf- und Abstellen
- Kippchassis 40-Fuß zum Kippen
- Containerchassis
- Planensattel



- Die Funktionalität der Binnenhäfen an der Oberelbe hat sich seit 1990 deutlich gewandelt. Statt Massengutverladungen erfüllen Häfen heute ganz andere, vielfältigere Aufgaben, dazu gehören:
  - Infrastrukturaufgaben
  - Bahndienstleistungen
  - Sicherstellung von Transportketten
  - trimodale Verkehrsverlagerung
  - Ansiedlung von Unternehmen in Industriegebieten mit gleichgestellten Liegenschaftsstrukturen
- Eine Funktionalität hat sich bis heute jedoch nicht geändert: Häfen können/sollen Motor und Treiber für das wirtschaftliche Wachstum und die Stabilität sein. Sie sind häufig Voraussetzung für eine funktionierende Logistik und mit ihrer Infrastruktur als oftmals einziger diskriminierungsfreier öffentlicher Zugangspunkt zu Transportketten unverzichtbar.
- Zukünftig werden Häfen weitere wichtige Aufgaben übernehmen können, da sie bereits über die notwendigen Infrastrukturen hierzu verfügen:
  - Lagerung, Transport und Abgabe von alternativen Energieträgern
  - Ausgangspunkt für emissionsreduzierte und emissionsfreie Transporte
  - Bestandteil einer „Zero“-Emissions-Strategie



- Die Häfen an der Oberelbe verfügen heute über die modernsten Verkehrsinfrastrukturen. Da sich die meisten Häfen in öffentlicher Hand befinden, ist die Steuerung der zukünftig notwendigen Verkehrsströme dadurch sehr schnell realisierbar. Mittlerweile wirtschaften alle Häfen der SBO-Hafengruppe kostendeckend und können Investitionen aus eigenen Mitteln abbilden. Dennoch sind auch weiterhin Investitionen für Unterhalt und Anpassung durch Fördermittel der EU, des Bundes und der Länder unverzichtbar um schneller Projekte umsetzen zu können. Häfen sind gleichlautende Infrastrukturen wie Flughäfen, Bahnhöfe und der ÖPNV. In der Regel können Sie jedoch strategisch unabhängiger agieren und investieren.
- Die Leistungsfähigkeit der Häfen entlang der Elbe wird aktuell nicht anhand ihrer Wertschöpfung gemessen, sondern lediglich anhand der Tonnage des wasserseitigen Umschlags. Diese Sichtweise ist grundsätzlich überholt und sollte geändert werden.
- Allein die Häfen der SBO bieten mittlerweile über 150 sichere und vielfältige Arbeitsplätze nach Tarif und sozial verantwortungsvollen Prinzipien. Über 3.000 weitere Beschäftigte haben darüber hinaus ihren Arbeitsplatz in einem Hafen bei angesiedelten Unternehmen gefunden.
- Die Anzahl der direkt angesiedelten Unternehmen beläuft sich mittlerweile auf über 35. Dazu gehören viele weitere Unternehmen im unmittelbaren Einzugsbereich, die auf die Funktionalität der Häfen angewiesen sind.

- Im Auftrag des Freistaates Sachsen engagiert sich die SBO besonders für die grenzüberschreitenden Verkehre. Es reicht nicht, alles in die Verantwortung der Regierung zu legen. Die Hafengruppe setzt sich sowohl auf tschechischer als auch auf deutscher Seite aktiv für die Lösung der Verkehrsprobleme und die Forcierung der Entwicklung klimafreundlicher Transportketten ein. Transportgüter müssen dort auf den alternativen Transportweg gebracht werden, wo sie entstehen. Das bedeutet in Tschechien oder Sachsen bzw. in den Seehäfen und neuerdings auch in den KV-Terminals.
- Die Bildung von Transportkorridoren für Großraum- und Schwertransporte muss Ziel sein, um die Verlagerung zu beschleunigen.



# Aktuelle Probleme der Hafenwirtschaft und der Transporteure an der Oberelbe

- Entgegen anders proklamierten Meldungen haben sich die Fahrrinnenverhältnisse auf der Oberelbe seit dem Hochwasser 2002 stetig verschlechtert. Das ist nicht nur auf die Niedrigwasserstände zurückzuführen, sondern auch auf die fehlenden Unterhalts- und Ertüchtigungsmaßnahmen.
- Die Binnenschiffsflotte an der Oberelbe war und ist deutlich überaltert. Auf Grund fehlender Perspektiven für die Schiffseigner wurden keine neuen Investitionen in Schiffsraum getätigt. Die Bestandsschiffe wurden auch nicht an die neuen Ladungsgüter, wie Container, Schwergut und Rotorblätter angepasst. Letztendlich reduzierte sich der permanent verfügbare Schiffsraum von 130 Schiffen auf aktuell ca. 30.
- Durch den Verkauf der größten Reedereien CSPL und DBR an die Rhenus-Gruppe wurde ein Großteil des noch verfügbaren Schiffsraums der Oberelbe als Transportmittel entzogen. Die Schiffe wurden abgewrackt, veräußert, stillgelegt oder in andere Fahrgebiete verlagert. Die CSPL wurde im März 2025 liquidiert.
- Die Transportkosten pro Schiffstransport haben sich seit 2019 mehr als verdoppelt.
- Mittlerweile haben der Krieg in der Ukraine und die wirtschaftlichen Auswirkungen zu einem veränderten Transportaufkommen geführt.

# Chancen und Risiken der Hafenwirtschaft an der Oberelbe

- Durch die konsequente Neuausrichtung der Häfen in den letzten Jahren sind die Häfen wirtschaftlicher und effektiver geworden. Die Infrastrukturen sind größtenteils saniert und nachhaltig ertüchtigt. Sie sind zentral zu den Logistikknoten gelegen, verfügen über sehr gute Anbindungen an Wasserstraße, Straße und Schiene. Trimodalität sichert die Transportketten auch in Krisenzeiten.
- Die Entwicklung der Häfen beruht in erster Linie auch auf der Zusage, dass das Elbegesamtkonzept umgesetzt wird. Entgegen der Maßnahmen, welche im GKE verankert sind und auf ihre Umsetzung warten, sind die Wirtschaft und die Häfen bereits viel weiter entwickelt. Hier werden Projekte bereits umgesetzt:
  - Schwerlasttrassen zu den Häfen
  - Investitionen in moderne Umschlaganlagen und Umschlaggeräte
  - Schaffung von neuen Anbindungen und Lagerplätzen
  - Einbeziehung von alternativen Antriebslösungen für den Verkehr von und zu den Häfen durch Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen und Tankanlagen für alternative Kraftstoffe
- Des Weiteren befassen sich die Häfen mit der Begleitung der Entwicklung von modernem, dem Fluss angepassten Schiffsraum, der zukünftig für eine wirtschaftliche Bewirtschaftung unverzichtbar sein wird. Auch die Schiffe auf der Elbe sollten mit alternativen Antriebsmöglichkeiten fahren können.



# Chancen und Risiken der Hafenwirtschaft an der Oberelbe

- Ebenso wichtig wird die Umsetzung einer nationalen Hafenstrategie sein. Die Hafenentwicklung ist Sache des Bundes und muss im Gleichklang zu den flussbaulichen Maßnahmen erfolgen. Das bedeutet für die Elbe die Berücksichtigung des GKE.
- Ein großes Risiko ist aktuell die gesamteuropäische Entwicklung. Momentan verzeichnet die Transportbranche eine deutliche Rückverlagerung von Transporten von der Wasserstraße und der Schiene auf die Straße.
- Ebenso fehlt es an klaren politischen Entscheidungen zur Zukunft der Binnenschifffahrt in Deutschland. Nachbarländer wie Polen, Belgien, Frankreich, Niederlande und Belgien haben sich hier klar positioniert.
- Ziel ist auch nicht die Verlagerung aller Transporte. Hier sollte man mit realistischen Zahlen agieren. Ein Transportvolumenanteil von 10-20% im Binnenschifftransport wäre ein erster Schritt. Klare Positionierungen zu zukünftigen Entwicklungen bis 2050 würden auch zu Investitionen bei Reedern und Schiffseignern führen. Bei einem ROI von aktuell 30 Jahren wird diese Positionierung als Grundvoraussetzung dienen müssen.

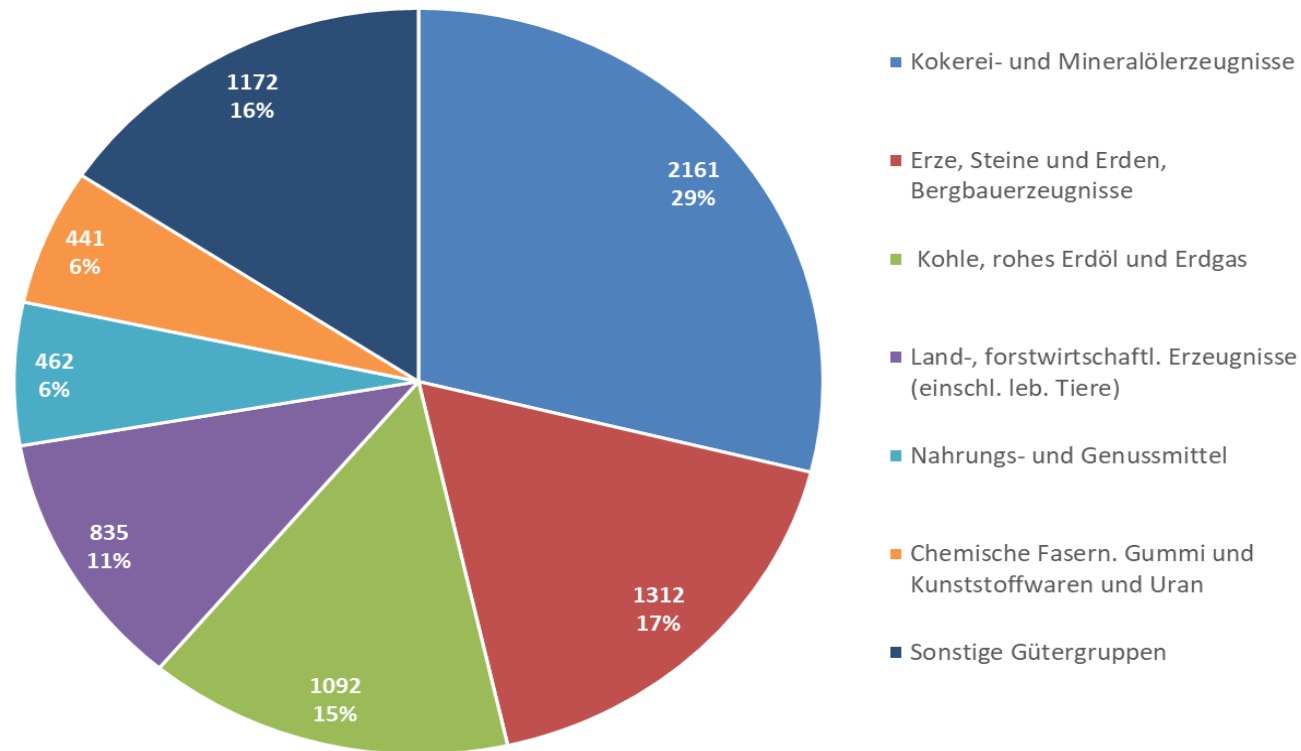
# Behinderungen z.T. seit dem Jahr 2002





# Bedeutung der Elbe für Hamburg

**Güterumschlag per Binnenschiff im Hamburger Hafen**  
in 1.000 Tonnen



Quelle: Statistikamt Nord

In 2022 wurden insgesamt 7,46 Millionen Tonnen per Binnenschiff im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens transportiert, darunter rund 117.100 Container (TEU).

Aktuell besteht die akute Gefahr eines nicht-wirtschaftlichen Betriebes von Binnenschiffs-Verkehren im Hafenhinterlandverkehr sowie dem norddeutschen Kanalnetz und damit die Einstellung von Liniendiensten. Grund ist der mangelnde Ausbau der Hinterlandverbindungen (Schleuse Uelzen, Schiffshebewerk Scharnebeck und ESK).

Das hat negative Auswirkungen auf den Modal-Split und zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten des Hafenstandorts. Es bedarf eines stärkeren politischen Lobbying unter Zuhilfenahme der Bundesverbände gegenüber dem Bund, um Abhilfe zu schaffen.

# Auch das ist Elbe





# Kontakt

---



## **Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH**

Magdeburger Str. 58, 01067 Dresden

Tel.: +49 351 49 82 201

Fax: +49 351 49 82 202

Internet: [www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)

E-Mail: [info@binnenhafen-sachsen.de](mailto:info@binnenhafen-sachsen.de)



## **Česko-saské přístavy s.r.o.**

Loubská 704/9, 405 01 Děčín 1

Tel.: +42 0 412 589 115

Fax: +42 0 412 512 656

Internet: [www.csp-labe.cz](http://www.csp-labe.cz)

E-Mail: [info@csp-labe.cz](mailto:info@csp-labe.cz)