

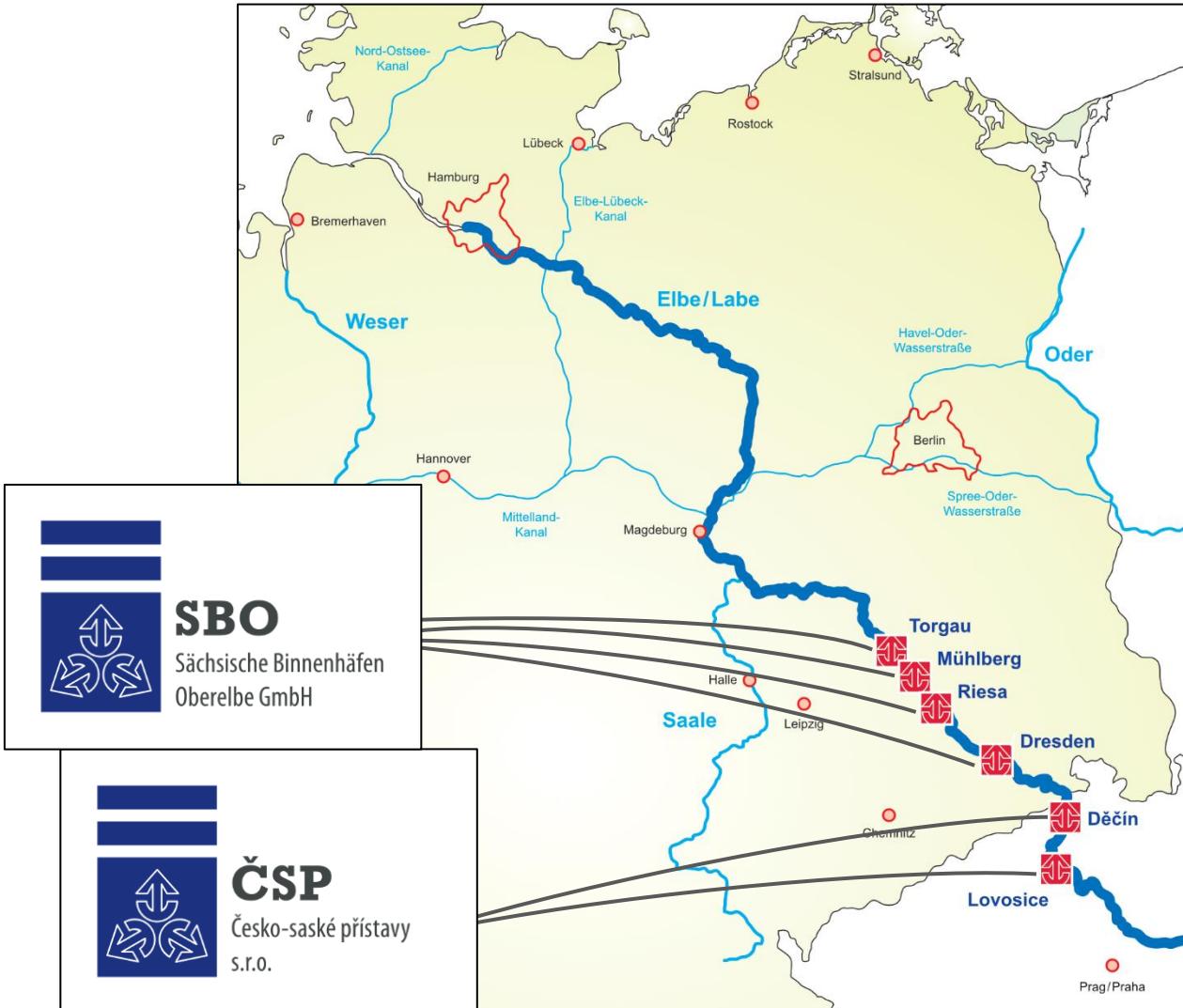
37. Treffen des Wirtschaftsnetzwerkes Lausitz

Riesa, den 21.11.2025

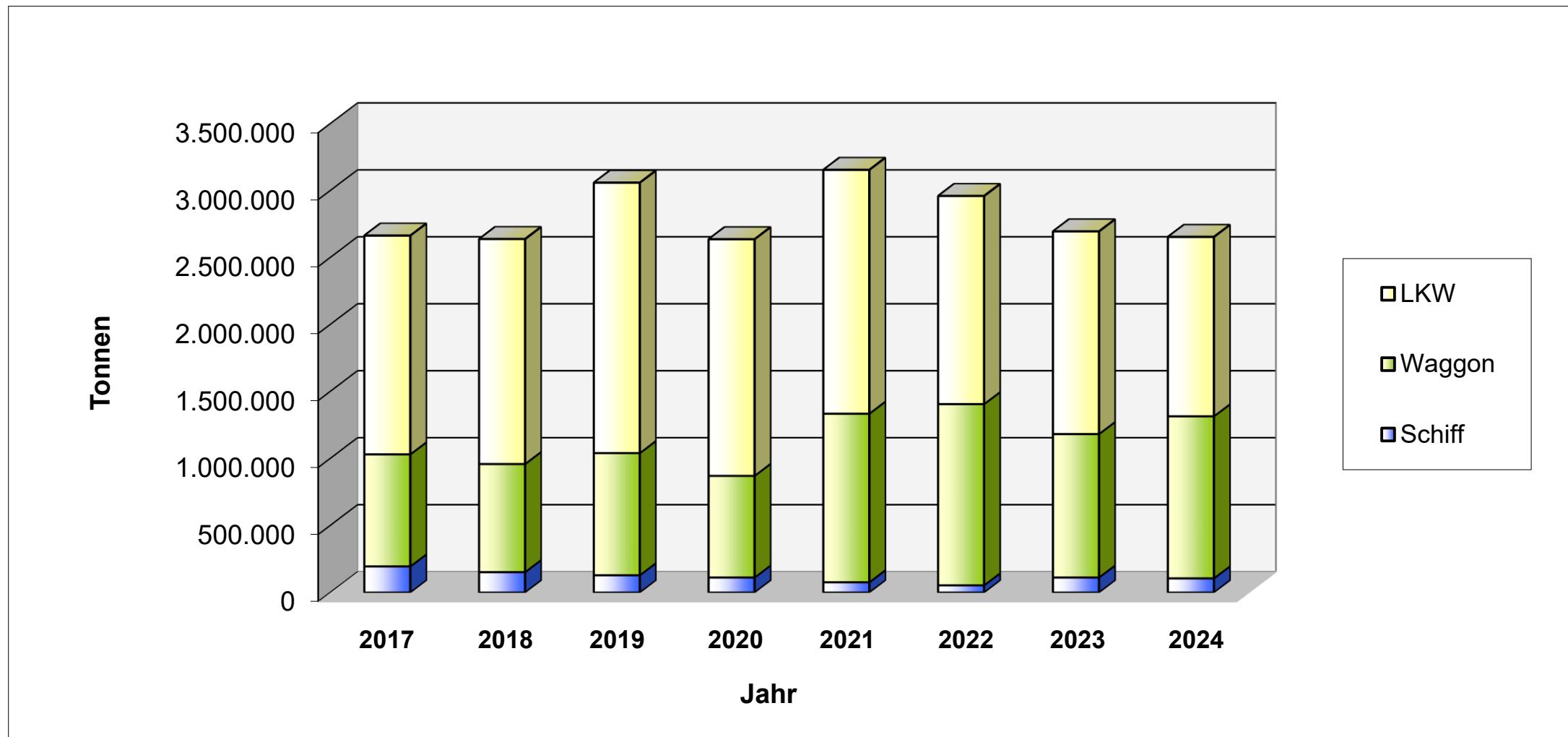
„Trimodaler Zugang zu Infrastrukturen in der Logistik – der Hafenverbund, seine Möglichkeiten und Herausforderungen“

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

Der SBO-Hafenverbund

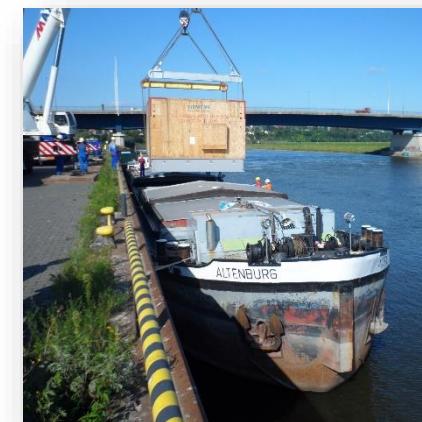


Güterumschlag des Hafenverbundes





- 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 m²
- beheizbar
- Hallenkran bis 16 t
- Bodenbelastung 500 t / m²
- Tormaße 9,00 m x 9,00 m



TrailerPort Alberthafen Dresden



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





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



Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

Geschichte des Hafens Riesa



Hafenbecken um 1902

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



Elbkai um 1890

Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

Geschichte des Hafens Riesa



Hafenbecken um 1933

- Weiteres Wachstum gekoppelt an die Entwicklung des Industriestandortes Riesa



Hafen Riesa um 1938

Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

Geschichte des Hafens Riesa



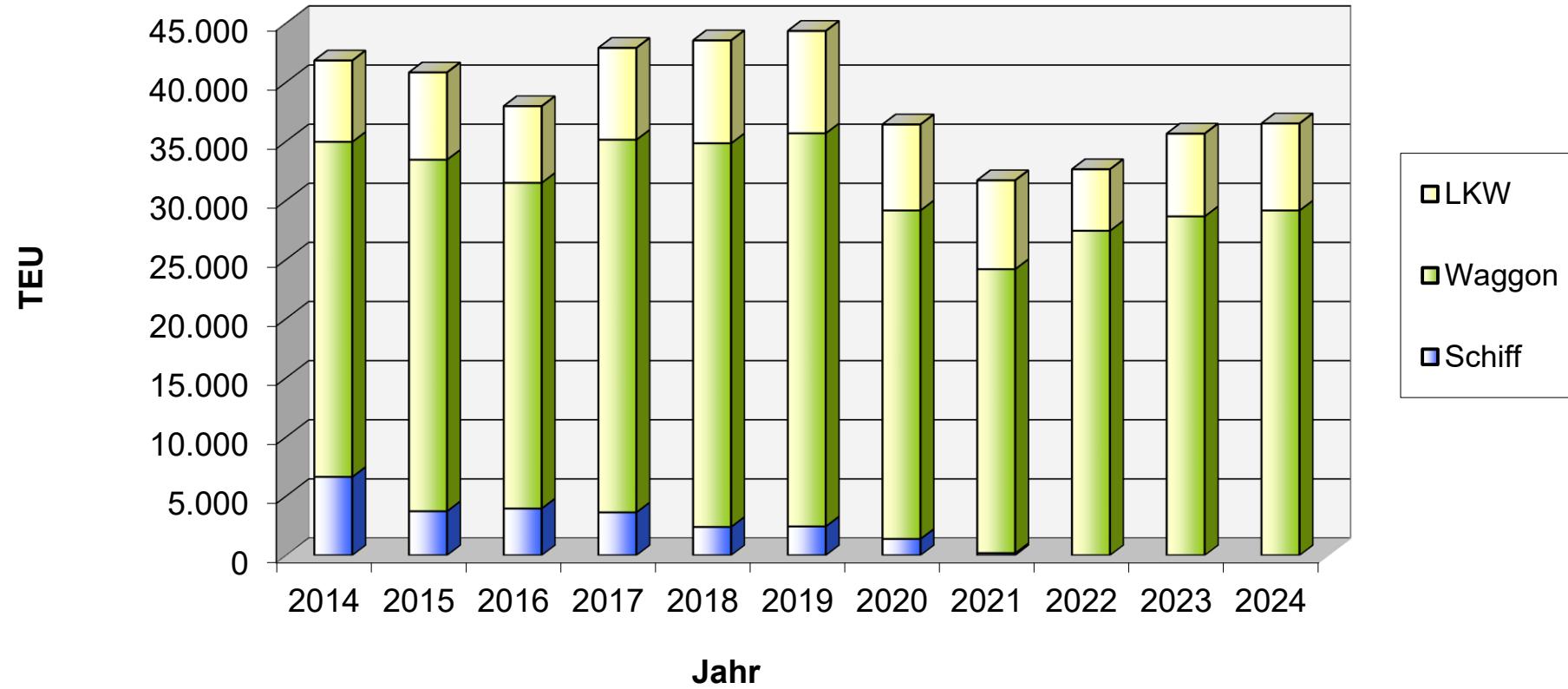
Volle Auslastung um 1950

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



Schüttgutumschlag um 1960

Entwicklung des Containerumschlags im Hafen Riesa



Hafen Riesa – Containerservice

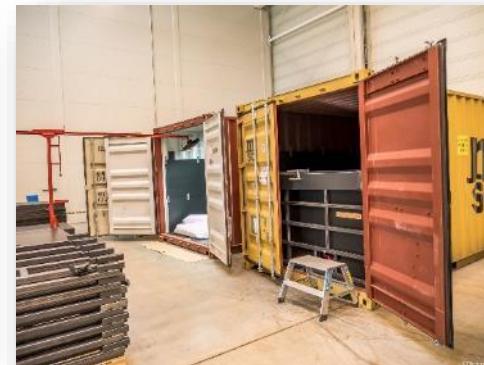


Handel / Verkauf

- 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. 70.000m²
- 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

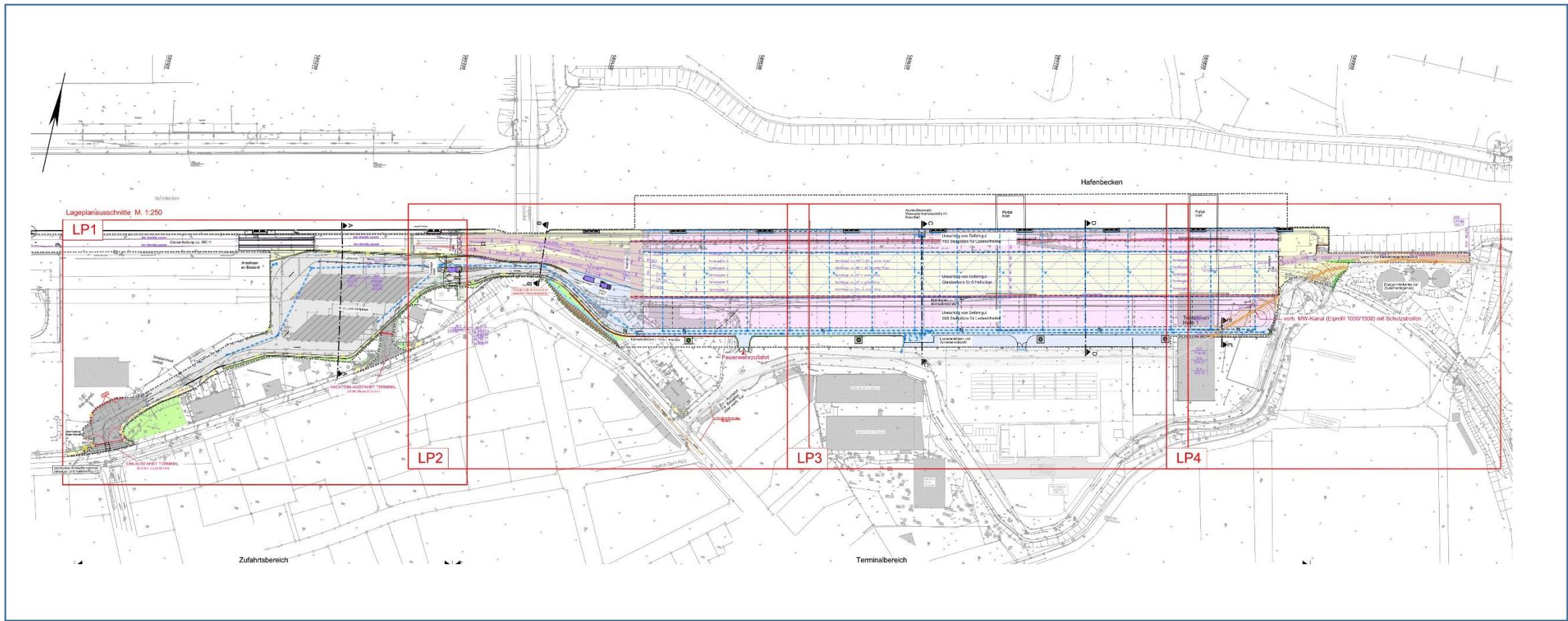
sowie

- 10.000m³ Bodenabtrag für Retentionsraumausgleich
- 120m Schallschutzwand 8m Höhe
- Umfangreiche Ausgleichs- und Artenschutzmaßnahmen
- Passiver Schallschutz für Anwohner



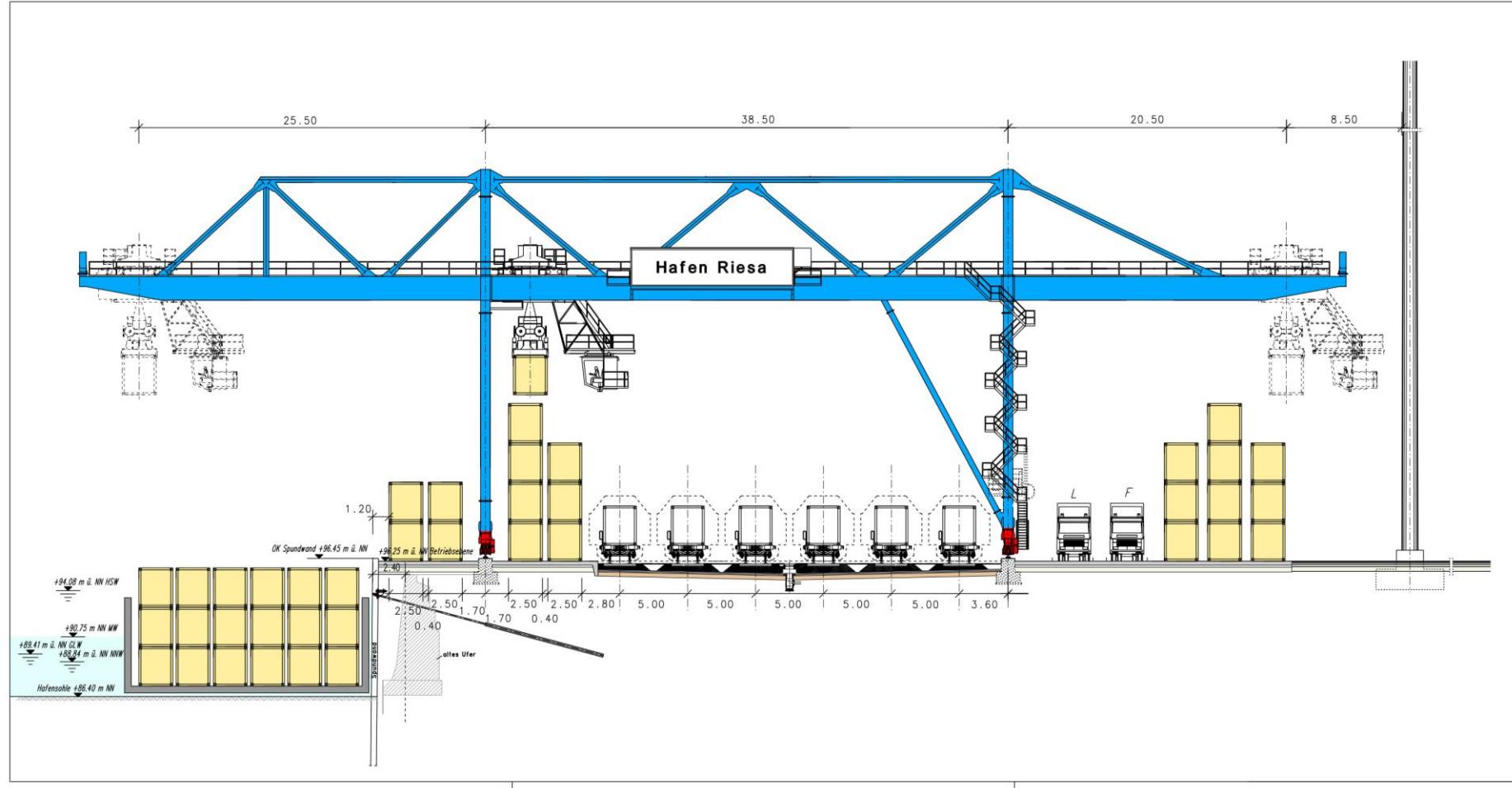
Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

- Lageplan



Geplanter Neubau KV-Terminal Riesa

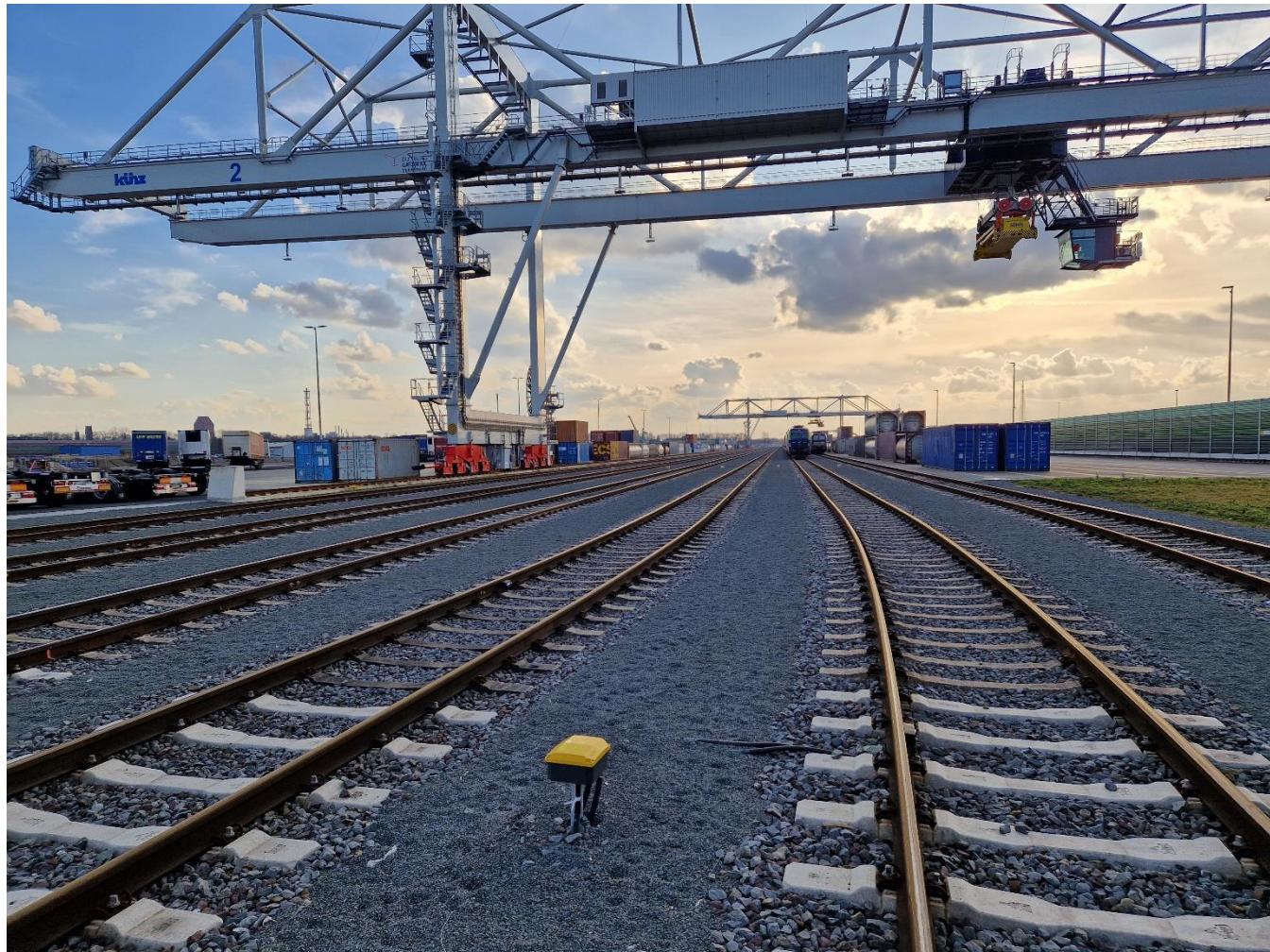
Wie soll es aussehen? - Querschnitt



- Sechs Ladegleise
- Ausladung über Land 30m, über Wasser 25m
- Autospreader 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



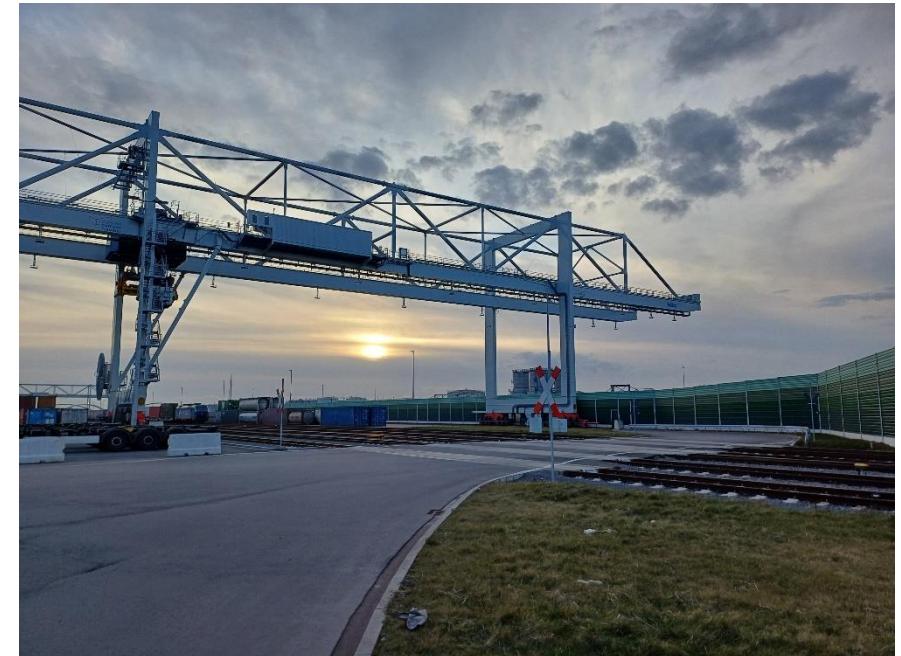
Für das KV-Terminal wird der Einsatz von Portalkrane auf dem aktuellen Stand der Technik geplant.

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
Kranführererkabine 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



Projektablauf

Hafen Mühlberg



- Umschlag von Massengütern, konventionellem Stückgut und Schwergut / Projektladung
- 76 m Spundwand
- 2 Schwerlastplatten für Mobilkräne
- ca. 2.000 m² Schwergutlagerfläche





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





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



Hafen Lovosice



- Lagerhallen und Silouumschlaganlage 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



Situation in den Häfen

- 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

Situation in den Häfen

- 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 Umschlages. 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.

Situation in den Häfen

- 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:
 - Schwerlastrassen 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

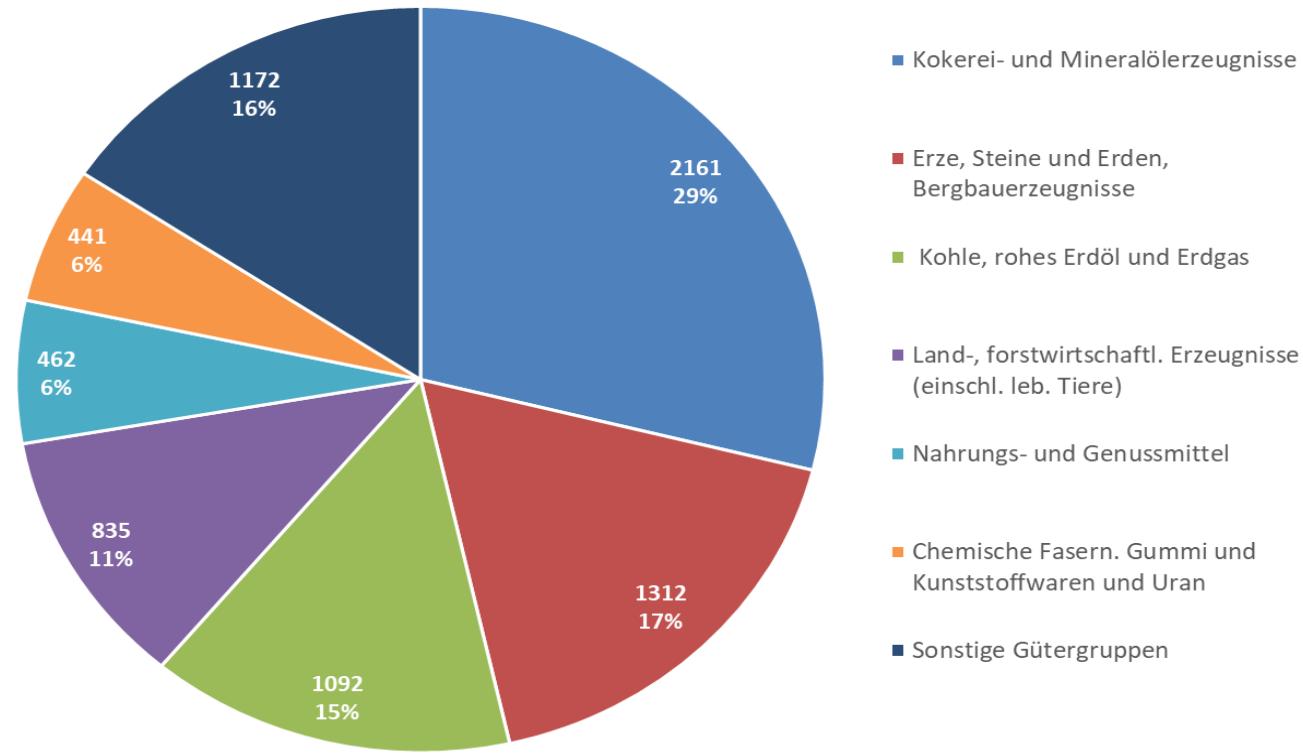
- Ebenso wichtig wird die Umsetzung einer nationalen Hafenstrategie sein. Die Hafenentwicklung ist Sache des Bundes und muss im Gleichklang zu den flussbaulichen Maßnahmen erfolgen. Das bedeutet für die Elbe die Berücksichtigung des GKE.
- Ein großes Risiko ist aktuell die gesamteuropäische Entwicklung. 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 Binnenschiffstransport 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



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 Binnenschiffsverkehren 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



SBO

Sächsische Binnenhäfen
Oberelbe GmbH

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

E-Mail: info@binnenhafen-sachsen.de



ČSP

Česko-saské přístavy
s.r.o.

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

E-Mail: info@csp-labe.cz