



Der Schwerlastkran der SBO in Dresden steht direkt am Elbeufer.



Roeser

SBO für alles gewappnet

Nach dem äußerst gut verlaufenen Jahr 2022 zeichnet sich bei der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) für 2023 eine Eintrübung ab. Konjunkturdelle und Lkw-Überhang bei gleichzeitig knappem Schiffsraum und stabilen Kosten für den Bahntransport fordern ihren Tribut.

Aktuell liegen wir im Plan, was in diesen Zeiten sehr schwierig ist“, sagte SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff Anfang Juni im Gespräch mit SUT. „Wir merken, dass die Transportmengen auf dem Weltmarkt zurückgehen, und wir bemerken eine ganz starke Rückverlagerung von der Wasserstraße und der Schiene auf die Straße, was uns riesengroße Sorgen macht: Der Überhang an Lkw ist deutlich, und damit fallen dort die Preise viel schneller als auf der Schiene und der Wasserstraße.“ Teilweise hätten die Preise für Lkw-Transporte wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht – auch dank niedriger Spritpreise in Polen und Tschechien. „Das wird sich nach unseren Prognosen erst im Frühjahr 2024 wieder ändern.“ Grundsätzlich habe die Schiene aber beste Perspektiven. Viele, die jetzt wieder per Lkw fahren lassen, halten sich die Option Schiene offen. „Wir arbeiten an so vielen Zugprojekten in der SBO wie noch nie zuvor.“ Herausforderung sei natürlich die mangelnde Planungssicherheit.

Hingegen sei der Wasserstand auf der Oberelbe in diesem Jahr bisher sehr erfreulich, sagt Loroff. „Bei Schwergut liegen wir deutlich über Plan.“ Ansonsten sei aber die Situation unverändert

gegenüber 2022: „Wir haben Nachfrage nach Schiffsraum, die wir nicht befriedigen können.“ Er habe aktuell eine Anfrage eines Kunden aus Tschechien für 80.000 Tonnen pro Jahr aus Rotterdam auf dem Tisch, für die kein preislich konkurrenzfähiger Schiffsraum aufzutreiben sei. Nun werde der Transport wohl per Eisenbahn oder Lkw abgewickelt. „Der Kunde hat natürlich eine Schmerzgrenze.“ Für hochwertige Transporte, die nur schwer verlagerbar sind – konkret Großraum- und Schwerguttransporte (GST) – sei allerdings im Gegensatz zu 2022 Schiffsraum zu finden, wenn auch zu hohen Preisen.

Loroff räumt aber ein, dass aus Sicht der Speditionen das Binnenschiff auch für GST im Moment immer zweite Wahl gegenüber dem Straßentransport ist. Zum einen sei ein zweimaliges Umladen erforderlich, zum anderen sei der Schiffstransport etwas teurer. „Und da dreht es sich im Kreis: Wenn wir mehr Transporte hätten, würde der Schiffsraum auch billiger werden“, sagt er. „Uns ist das Anfang Mai gelungen, als wir drei Großverladungen am Stück an drei Tagen hintereinander in einen Koppelverband verladen haben. Da haben alle Beteiligten gesehen: Es geht sehr günstig, sehr effektiv, und es funktioniert.“



Auf dem Wasser links ein beladenes Schwergutschiff, rechts ein Ponton mit zwischengelagerten Elektroanlagen. Auf dem Gelände dahinter befindet sich unter anderem der Trailerport.

Roeser

Ausdrücklich verteidigt Loroff den eigenen Schwergutkran am Elbeufer. „Es rechnet sich“, sagt er mit einem Grinsen. Er wisse, dass dieser Kran bei vielen Dienstleistern Neid und Ärger erzeugt habe. Viele Schwergutspediteure hätten vorher Kranleistungen mitverkauft. „Das hat dazu geführt, dass ich nicht mehr Herr meiner Hafeninfrastruktur war. Hafenumschlag ist aber mein Geschäft.“ Dass der Kran auf viele Beobachter „untätig“ wirkt, liege daran, dass meistens nachts umgeschlagen wird – direkt vom Lkw auf das Schiff, ohne Zwischenabstellung.

Gute Nachrichten gibt es aus dem früher als „Investitionsruine“ abbeschriebenen Hafen Torgau: Dort seien in diesem Jahr bereits 80 Schiffe mit Wasserbausteinen und Kies abgefertigt worden, berichtet Loroff. Schwierig sei die Lage nach wie vor bei der Beteiligungsgesellschaft Industriehafen Roßlau, die lange Jahre gut von Stahltransporten für Windkraftanlagen gelebt hat, aber jetzt aufgrund der schwierigen Lage für diese Branche unter einer Flaute leidet.

Höchst erfreulich sei die Lage in den tschechischen Häfen Děčín und Lovosice der SBO-Tochter ČSP. „Wir haben 2022 erstmals Förderung des tschechischen Staats für den Bau eines neuen Gleises erhalten“, berichtet Loroff. Politik des Freistaats Sachsen sei es gewesen, den Verkehr nicht erst an der Grenze zu verlagern. Lovosice sei da mit der fantastischen Lage an der Autobahn Prag-Dresden in einer hervorragenden Position. Für den auf der Fachmesse Transport Logistic abgeschlossenen Vertrag mit der tschechisch-deutschen Spedition Nylo, die im Hafen Lovosice Lagerflächen angemietet und Umschlagleistungen eingekauft hat, investiert die ČSP erstmals in neues Gerät: einen Liebherr-Hydraulikbagger des Typs LH 24 M.

Baubeginn Trailerport Süd im September

Ungeachtet der aktuell schwierigen Situation für Schienentransport gehen die Arbeiten am Trailerport Süd im Hafen Dresden weiter. Der Förderbescheid des Bundes über 50 Prozent der Investitionskosten liege vor, ab September werde gebaut. Aus Eigen-

mitteln werden ein zusätzlicher Reachstacker und ein Rangiergerät für 2400-Tonnen-Züge beschafft, um auch Ganzzüge mit 740 Meter Länge bewegen zu können.

Bahnseitig laufen in Dresden vor allem die regelmäßigen Trailerzüge – namentlich für die österreichische Spedition Lkw Walter – und in Riesa Containerzüge zu den Seehäfen. Für Dresden liefen bereits Gespräche mit einem weiteren KV-Operator, der dann den künftigen Trailerport Süd nutzen würde. „Das größte Wachstum werden wir in den nächsten Jahren bahnseitig haben.“ Die Binnenhäfen seien in der Lage, die Verkehrsverlagerung nicht nur schnell, sondern sehr kostengünstig anzubieten: „Wir haben die Schienen, wir haben die Leute und wir haben die Flächen.“ Auf der „grünen Wiese“, wie es oft propagiert werde, sei es um ein Mehrfaches teurer. Ein weiterer Punkt sei, dass die Binnenhäfen in öffentlicher Hand seien. Auf diesem Weg könne die Politik eine Steuerungsfunktion zugunsten umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger wahrnehmen. „Wenn wir alles dem Markt überlassen, wählt er den billigsten Verkehrsträger.“

Loroff betont, dass die SBO inzwischen alle Investitionen aus eigener Kraft stemmen könne. Ja, er nehme die Förderung des Bundes für KV-Umschlaganlagen in Anspruch. Aber aus dem sächsischen Landeshaushalt erhalte das Unternehmen kein Geld. „Darauf sind wir sehr stolz. Es schafft auch Freiheit.“

Insourcing ja, aber keine Speditions-Ambitionen

Einem größeren Einstieg ins Speditionsgeschäft – wie es zum Beispiel der Hafen Braunschweig praktiziert – erteilt Loroff eine Absage. „Man sollte wissen, was man da tut“, sagt er. „Wir haben eine Spedition, die vorwiegend am Standort Riesa aktiv ist. Wir fahren aber vorwiegend unsere eigenen Güter, sind also nicht am Markt aktiv – das schätzen unsere Kunden.“ Sie könnten auf diese Weise eine ganzheitliche Logistikkette aus einer Hand einkaufen. „Wovor ich ganz klar warne: uns als besseren Spediteur zu betrachten als diejenigen, die das als Kernkompetenz betreiben.“ Beim Chemiekunden Wacker in Riesa müssen zum Beispiel



Lager- und Umschlagprozesse perfekt zusammenpassen. „Wir haben gelernt, dass es immer dann zu Ausfällen, Verschiebungen und Problemen kommt, wenn Lager- und Umschlagprozesse nicht ineinandergreifen. Hier können wir die ganze Kette abbilden.“ Damit liege die Verantwortung in einer Hand. „Sie werden aber niemals einen unserer Lkw bei Timocom finden, um Rückladung zu akquirieren.“ Vorteil sei, dass die eigene Spedition auch ad hoc Spezialequipment stellen kann und nicht erst am Markt einkaufen muss – zum Beispiel Tieflader oder Aufstellchassis.

Besonders stolz ist Loroff darauf, dass er eine Warteliste für Lkw-Fahrer führen kann – obwohl die SBO gemäß Haustarifvertrag nicht mehr zahlt als Lkw-Speditionen. „Sie sind aber Mitarbeiter des Hauses – mit allem, was dazugehört.“

Um die ungebrochene Kette geht es auch beim Insourcing von Rangierleistungen. Die SBO praktiziert das Be- und Entladen von Trailerzügen dadurch, dass der Zug im Stop-and-go am Reachstacker vorbeigezogen wird, anstatt den Reachstacker am stehenden Zug entlangfahren zu lassen. Seit auf beiden Seiten SBO-Mitarbeiter tätig sind, klappe die Verständigung deutlich besser, berichtet Loroff. Inzwischen betrage die Turn-around-Zeit für einen Trailer-Ganzzug nur noch vier Stunden.

SBO setzt weiter auf Gesamtkonzept Elbe

Sehr ernst wird Loroff, wenn es um das 2017 verabschiedete Gesamtkonzept Elbe geht. Er gehe davon aus, dass es umgesetzt werde. „Es wäre töricht, es nicht zu tun.“ Es gehe nicht nur um die sächsischen Häfen, sondern auch um die tschechischen Häfen. „Dort setzt man fest auf das Gesamtkonzept Elbe und will die Elbe als schiffbaren Fluss erhalten – und das nicht nur aus Sicht der Güterschifffahrt, sondern auch der Personenschifffahrt.“ Die Elbe sei eine Bundeswasserstraße, und es gebe einen Staatsvertrag mit Tschechien. „Ich gehe davon aus, dass die Umsetzung erfolgt, so wie es sein muss.“ Tschechien investiere im Oberlauf der Elbe massiv in die Ertüchtigung für die touristische Schifffahrt, von daher sei die Umsetzung für das Nachbarland existenziell.

Äußerst unzufrieden ist Loroff mit dem gegenwärtigen Umgang des Bundesverkehrsministeriums (BMDV) mit der Wasserstraße. „Wir erwarten gar nicht, dass das Ministerium jetzt komplett auf das Binnenschiff setzt“, sagt er. „Aber momentan stellen wir fest, dass man uns ganz hinten anstellt und sagt ‚wir brauchen euch gar nicht‘.“ Das halte er für sehr gefährlich. Gebe es mit Bahn und Lkw nur noch zwei Verkehrsträger, habe nur einer davon eine richtig gute Zukunftsperspektive – einmal abgesehen davon, dass der Lkw immer benötigt werde.

Nötig sei eine politische Diskussion, ob man nicht einen Teil der Transporte entschleunigen kann. „Muss ein Container wirklich am nächsten Tag im Seehafen sein? Auf der Wasserstraße dauert es vier Tage länger.“ Aber diese Diskussion führe niemand mehr. Die gute Entwicklung, die die Branche in den letzten Jahren genommen hätte, gehe jetzt den Bach herunter. „Wenn die Politik keine Perspektiven für Häfen und Wasserwege setzt, können Sie Auftragsanfragen so viel haben, wie Sie wollen – kein Reeder wird da in neue Schiffe investieren.“

Hafen als „guten Nachbarn“ präsentieren

Als größte Bedrohung für die Häfen sieht Loroff die Wohnbebauung an. Zum einen seien die Hafenflächen aufgrund der stadtnahen Lage immer attraktiv für Stadtentwickler. Zum anderen gebe es immer wieder Konflikte mit der bereits vorhandenen Wohn-



Der in Ribnitz-Damgarten (Mecklenburg-Vorpommern) geborene Heiko Loroff ist seit 2012 SBO-Geschäftsführer.

bevölkerung in Hafennähe – sei es wegen Schmutz, Lkw-Verkehr oder Lärm. Aktuell spürt Loroff das in Riesa. Es sei nur eine verschwindend geringe Minderheit, die dort für Aufregung Sorge. „Es werden aber Emotionen aufgebaut – und die tun manchmal sehr weh, weil sie nicht gerechtfertigt sind.“

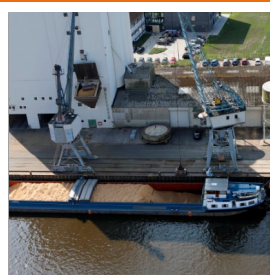
In Dresden selbst hat der Hafen inzwischen „einen sehr guten Weg“ mit der Stadt gefunden. Mit dem historischen Teil des Hafens – dem Schleppkahn „Waltraut“ und der Ausstellung historischer Hafenausrüstung – sowie der Whisky-Manufaktur und dem inzwischen sehr guten Restaurant Alberthafen habe der Hafen auch eine touristische Attraktion für die Stadt geschaffen.

Matthias Roeser

Anzeige



**RHEIN
UMSCHLAG**
SEIT 1924



Wir bewegen viel ...



**Dalbenstraße 17
26135 Oldenburg**

Tel.: +49 (441) 21009 - 33
Fax: +49 (441) 21009 - 11

www.rhein-umschlag.de

