



Von links: Stephan Berger, SBO-Aufsichtsratsvorsitzender und Leiter der Abteilung Mobilität im sächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium, SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff und Petra Gruberová, ČSP-Betriebsleiterin.

Matthias Roeser

Zuwachs auf dem Wasser

Der Hafenverbund der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) hat 2023 im bahnseitigen Umschlag deutliche Rückgänge hinnehmen müssen, während sich der wasserseitige Umschlag, von niedriger Basis aus, mehr als verdoppelte.

Trotz des Niedrigwassers von Juni bis November 2023, das die Güterschifffahrt komplett unwirtschaftlich machte, wuchs der Güterumschlag per Binnenschiff in den sechs Oberelbe-Häfen der SBO-Gruppe um 208,7 Prozent auf insgesamt 112.457 Tonnen. Der aktuell auf der Oberelbe nicht mehr in ausreichender Menge verfügbare Schiffsraum verhinderte eine noch höhere Steigerung.

SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff sagte am Rande des Jahrespressgesprächs Anfang Februar in Dresden gegenüber SUT, er denke jetzt ernsthaft darüber nach, Schiffsraum zu chartern. Anfang 2023 hat er solche Überlegungen noch verworfen. Sinnvoll wäre ein niedriggehender Koppelverband mit 120 bis 130 Metern Länge. Allerdings seien die Charraten derzeit zu hoch.

Loroff zeigte sich hocherfreut über den vielen Regen der letzten Wochen. Man sei aktuell in der Lage, Schiffe mit 1500-2000 Tonnen zu beladen. Es bestehe seitens der Wirtschaft also Interesse, die Wasserstraße zu nutzen, sofern die wirtschaftlichen Bedingungen stimmen. „Der Schiffstransport wird zwar nie die Rolle wie Schiene und Straße spielen, aber er hat seine Nische.“ Grundsätzlich hält er einen Umschlaganteil von zehn Prozent in der SBO-Gruppe für möglich – derzeit sind es weniger als fünf Prozent. Potenzial sieht er speziell noch bei zeitlich flexiblen Großraum- und Schwertransporten (GST). Im Sommer 2023 hätten die Verloader jede Abstellmöglichkeit in Hafen-

nähe genutzt, bis schließlich Anfang November wieder Schiffe fahren konnten.

Grundsätzlich sprach sich Loroff dafür aus, die Regulierung der Elbe ernsthaft anzugehen. „Es fahren keine Schiffe, und dem Fluss geht es trotzdem schlecht.“ Er verwies darauf, dass die tschechischen Moldau-Staustufen Deutschland zur Jahreswende 2023/24 vor einem Hochwasser bewahrt hätten. Problematisch sei vor allem der Abschnitt zwischen Torgau und Magdeburg. 2023 hätten in Magdeburg 200.000 Tonnen Ladung aus Norden und Westen vom Schiff auf Lkw und Schiene umgeladen werden müssen, weil keine Schifffahrt auf der Elbe möglich war.

Investitionen in Dresden und Riesa

Insgesamt wurden im Hafenverbund 2,7 Millionen Tonnen umgeschlagen, 8,9 Prozent weniger als 2023. Die Abnahme ging hauptsächlich auf den konjunkturbedingten Wegfall von Mengen und eine preisbedingte Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße zurück. Zum Beispiel seien die Trailertransporte um mehr als ein Drittel geschrumpft. Im Trailerport Alberthafen Dresden wurden insgesamt 16.240 Lkw-Sattelaufleger mit einem Volumen von 370.000 Tonnen verladen, hier ist ein Minus von knapp 35 Prozent gegenüber 2022 zu verzeichnen. „Die Lkw-Frachtraten liegen auf einem Niveau wie vor Corona.“ Loroff sieht die Rückverlagerung aber nur als temporäres Phänomen an. Grundsätzlich seien die Weichen für den Kombinierten Ver-

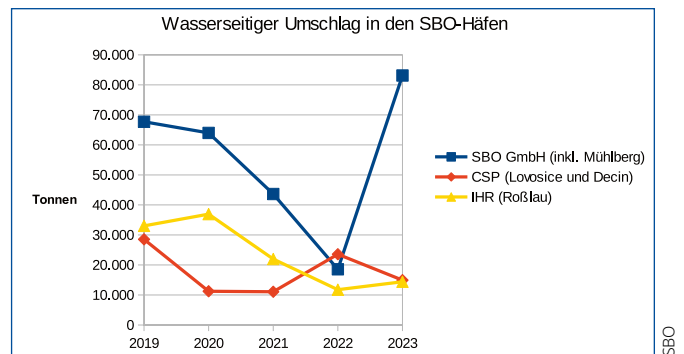


kehr gestellt. Darauf deuteten auch die Anmeldungen für den neuen Trailerport Süd im Alberthafen hin, der voraussichtlich Anfang Juni 2024 schrittweise in Betrieb genommen werden soll.

Seit November 2023 werden im Trailerport auch Containerganzzüge abgefertigt. Insgesamt 2.000 TEU konnte die SBO bereits in den beiden letzten Monaten des vergangenen Jahres verladen. Für 2024 werden rund 12.000 TEU erwartet. Der Containerumschlag im Hafen Riesa konnte sich im Jahr 2023 leicht erholen. Insgesamt wurden 33.748 TEU umgeschlagen – ein Plus von 3,40 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Hafen Riesa bietet die SBO neben dem eigentlichen Umschlag auch logistische Lösungen für die angesiedelten Unternehmen und Kunden an. In der temperaturgeführten Containerservicehalle werden zahlreiche „Leistungen rund um den Container“ durchgeführt. Das Portfolio reicht von Reparaturen, Reinigungen, Be-/Entladung und Sonderbau von Containern über den Einbau von Inlets, Spezial- und Sondereinbauten bis hin zu Containerstauen und Kommissionierung sowie dem Handel und Verkauf von Containern.

Der Umsatz blieb nach vorläufigen Zahlen mit rund 25 Millionen Euro um drei Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück; der Jahresüberschuss belief sich auf rund 300.000 Euro. Als Grund für das kaum geschrumpfte wirtschaftliche Ergebnis nannte Loroff, dass die SBO-Gruppe sehr breit aufgestellt sei und Einbußen in einem Bereich gut mit den Zuwächsen in anderen Bereichen kompensieren könne. Zum Jahresende hatte die Gruppe 111 Mitarbeiter, inzwischen sind es 119.

Für den ebenfalls zur SBO-Gruppe gehörenden tschechischen Hafen Lovosice ist es 2023 erstmals gelungen, Fördermittel des tschechischen Staates zu mobilisieren. Seit Oktober 2023 errichtet die SBO-Tochter Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP) zwei neue Anschlussgleise, um auch den rückwärtigen Hafenbereich besser zu erschließen und für den Bahnumschlag nutzen zu können. Die Investitionskosten für das Projekt betragen umgerechnet rund eine Million Euro. Loroff lobte ausdrücklich die



Ein Blick auf den wasserseitigen Umschlag in den SBO-Häfen zwischen den Jahren 2019 und 2023.

Geschwindigkeit, mit der dort Fördermittel bewilligt und Baugenehmigungen erteilt wurden. ČSP-Betriebsleiterin Petra Gruberová erläuterte das gegenüber SUT damit, dass das Unternehmen gegenüber den Behörden immer mit offenen Karten gespielt habe, was nicht unbedingt landestypisch ist. Investitionen avisierte Loroff für das laufende Jahr in Dresden und Riesa. Um das Rangieren längerer Züge zu ermöglichen, was spätestens mit der Inbetriebnahme des Trailerports Süd ansteht, beschaffen die SBO ein Rangiergerät (Rotrac) für Züge bis 2400 Tonnen Gewicht. Bisher wurden nur Zweibege-Unimogs genutzt, die maximal 700 Tonnen bewältigen.

In Riesa wird sehnlichst der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Containerterminals erwartet. Statt mit Reachstackern kann dann per Kran verladen werden. Sowohl Loroff als auch SBO-Aufsichtsratschef Stephan Berger vom sächsischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium ließen Unverständnis durchblicken, dass sich die Landesdirektion (Nachfolgeorganisation der Regierungsbezirke) so viel Zeit lässt. Loroff beklagte, dass er nun vermutlich zur Überbrückung noch einmal in Reachstacker investieren müsse.

Matthias Roeser

Anzeige

SBO
Sächsische Binnenhäfen
Oberelbe GmbH

Sechs Häfen – Ein Partner

Trimodale Logistiklösungen

Facilitymanagement

www.binnenhafen-sachsen.de