



SBO

Ein Blick auf den TrailerPort im Alberthafen Dresden, der sich über eine Fläche von 20 Tausend Quadratmetern erstreckt. Am 12. Juni 2024 wurde er offiziell in Betrieb genommen.

Trimodal denken

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) treibt ihre baulichen Großprojekte weiter voran. SUT sprach mit SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff über den neuen TrailerPort im Alberthafen Dresden und die aktuellen Entwicklungen an den tschechischen SBO-Standorten.

SUT: Herr Loroff, können Sie uns einen kleinen Einblick in die letzten Entwicklungen an den Standorten der SBO geben?

Heiko Loroff: Eine neue Entwicklung ist, dass wir uns von unserem Standort Dessau-Roßlau getrennt haben. Basierend auf einem Gutachten wurde der Entschluss gefasst, sich von der Beteiligung zu trennen, da wir dadurch nicht ausreichend profitieren konnten. Besagtes Gutachten sagte zudem auch aus, dass die beiden Hafenstandorte Decin und Lovosice in Tschechien währenddessen ganz klar zur Verkehrsverlagerung am Standort Sachsen beitragen. Das merken wir aktuell sehr deutlich, denn unsere tschechischen Häfen explodieren förmlich. Die Tschechen sind in der Hinsicht momentan einen deutlichen Schritt schneller als wir Deutschen. Im tschechischen Hafen Lovosice bauen wir gerade wieder zwei neue Gleise, die Ende Juni ans Netz gehen, sodass wir dann auch von der Bahn aufs Schiff oder von der Bahn auf den Lkw und umgekehrt umschlagen können. Im Alberthafen Dresden ging währenddessen am 12. Juni der TrailerPort offiziell ans Netz.

SUT: Was genau kann man sich unter dem neuen TrailerPort in Dresden vorstellen?

Heiko Loroff: Der TrailerPort erstreckt sich über eine Fläche von 20 Tausend Quadratmetern mit Platz für circa 120 Trailer im

Parking-Bereich. Dazu verfügen wir über zwei Gleise von je 800 Metern. Wir gehen immer mit einem geteilten Zug rein und rechnen damit, dass wir im Drei-Schicht-System bis zu sechs Züge am Tag abfertigen können. Für den Umschlag werden drei Reachstacker eingesetzt, die speziell für den TrailerPort angeschafft wurden. Wir haben unseren TrailerPort mithilfe der EBA-Förderung durch den Freistaat Sachsen gebaut und werden ihn selbst betreiben. Für dieses Projekt haben wir als Unternehmen rund 5,7 Millionen Euro investiert. Rund 2,7 Millionen Euro der Investitionskosten stammen vom Bund für die Förderung von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV). Wir freuen uns, dass wir uns dieses Vorhaben leisten konnten und dürfen. Unser Ziel ist es, mit dem neuen TrailerPort verkehrspolitische Akzente zu setzen.

SUT: Wie sehen diese Akzente aus oder anders gesagt, welche Ambitionen verfolgen Sie in erster Linie mit dem neuen Umschlagsstandort?

Heiko Loroff: Wir freuen uns natürlich, dass wir mit dem Vorhaben noch mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagern können. Das neue Terminal wird eine Kapazität von mindestens 50 Tausend Trailern im Jahr haben. Aktuell fahren wir drei Ruhrgebietszüge die Woche und hoffen, dass wir in der nächs-





Ziel des TrailerPorts ist es, mehr Güter von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern.



Für den Container-Umschlag im TrailerPort werden derzeit drei Reachstacker eingesetzt.

ten Zeit auf fünf oder sechs hochgehen können. Dabei muss man die Effekte betrachten, die wir damit erzeugen. Zieht man 50 Tausend Trailer von der A4 in einem Jahr ab, merkt man den Unterschied vielleicht nicht. Trotzdem verändert man dadurch die Logistikströme, zum Beispiel indem wir hinsichtlich der Infrastruktur neue Bedingungen für Speditionen schaffen. Wenn man es argumentativ schafft, die Speditionen vom Konzept zu überzeugen, mehr Güter auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern, dann ist es aus unserer Sicht ein guter Weg für die Zukunft.

SUT: Wie schätzen Sie vor diesem Hintergrund den aktuellen Trend hinsichtlich der Verlagerung von Verkehren in Deutschland ein?

Heiko Loroff: Derzeit geht es in erster Linie darum es hinzubekommen, dass wir Logistikkonzepte wieder mit genügend ver-

fügbarem Schiffsraum und mit konkurrenzfähigen Preisen planen können. Im vergangenen Jahr haben wir eine massive Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße erlebt. Das bedeutet auch, das momentan alles, was wir mühselig aufgebaut haben – also die Verlagerung der Straßentransporte auf Schienen und Wasserstraße – rückwärts stattfindet, denn die Lkw-Preise liegen wieder auf dem Niveau vor Corona. Der Preis bestimmt immer das Geschäft, das ist einfach so. Daher bedarf es an konkreten, politischen Entscheidungen. Für die Verkehrsverlagerung müssen wir unsere bestehenden Gesetze grundlegend überarbeiten. Das, was auf der Straße möglich ist, muss auch im Umschlag abseits der Straße möglich sein. Hier sind neue Rahmenbedingungen nötig, die es uns vereinfachen, den Verkehr von der Straße auf das Binnenschiff oder die Schiene zu holen.

Sarah Kuhn

Anzeige

SBO
Sächsische Binnenhäfen
Oberelbe GmbH

Sechs Häfen – Ein Partner

Trimodale Logistiklösungen

Facilitymanagement

www.binnenhafen-sachsen.de