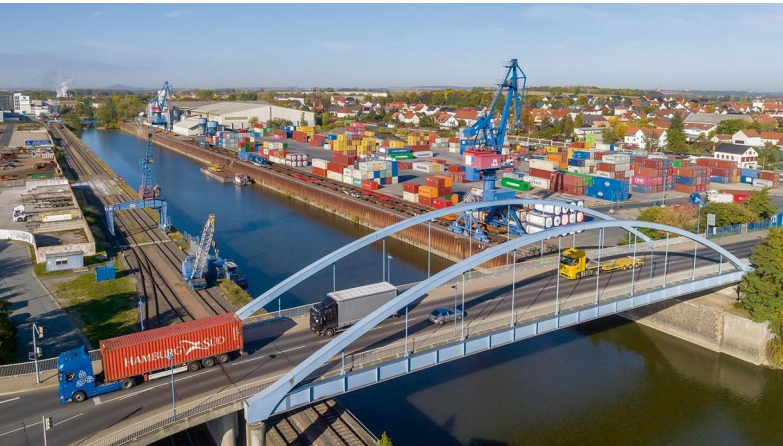


Riesa soll helfen

Blockierte Transportwege und steigende Kosten: Der Einsturz der Carolabrücke bringt das Gleichgewicht der Elbeschifffahrt ins Wanken. Wieso der Riesaer Hafen für einige als Hoffnungsschimmer gilt.



Ein neues Terminal am Hafen Riesa soll ab Anfang 2028 das in die Jahre gekommene alte Terminal ersetzen.

Der Binnenhafen in Riesa steht seit dem Teileinsturz der Dresdner Carolabrücke vor erheblichen finanziellen Herausforderungen. „Aus den sächsischen Häfen heraus haben sich die Transportkosten um circa 30 Prozent erhöht“, sagt der Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) Heiko Loroff. Das entspreche Mehrkosten für den ohnehin bereits stark ausgelasteten Hafen von bis zu 10.000 Euro pro Schiff. Um den Transport dennoch zu gewährleisten, müssten nun viele Container auf die Schiene verlagert und per Bahn weitertransportiert werden.

„Früher kamen die Schiffe aus Tschechien“, sagt Loroff. Vor dem Einsturz der Brücke fuhren Frachtschiffe aus Hamburg oder Rotterdam bis nach Tschechien, wo sie entladen und auf dem Rückweg in den sächsischen Häfen wieder beladen wurden. Diese Route ist derzeit nicht mehr möglich. Stattdessen enden die Fahrten vieler Schiffe in Magdeburg, von wo aus sie leer in Richtung Sachsen weiterfahren, was die zusätzlichen Kosten verursacht. Immerhin dürfen zwischen dem 3. und 18. Februar Binnenschiffe aus und nach Tschechien sowie die Weiße Flotte ohne Passagiere nach vorheriger Anmeldung das teilweise zerstörte Bauwerk passieren. Danach ist die Durchfahrt wochentags vor- und nachmittags jeweils in eine Richtung erlaubt – die Regelung gilt vorerst nur für den Güterverkehr und unter der Voraussetzung, dass sich der Zustand der noch stehenden Brückenzüge nicht verschlechtert. Für die Passagier- und Freizeitschifffahrt bleibt der Bereich des Flusses unter der Elbquerung weiterhin gesperrt.

Der geplante Ausbau des Binnenhafens in Riesa soll nun helfen, Probleme besser zu bewältigen. Das im vergangenen Jahr genehmigte Terminal werde „das bisher vorhandene und

völlig überlastete, verschlissene ‚alte‘ trimodale Terminal ersetzen“. Es soll einfachere logistische Abläufe, kürzere Wege und schnellere Umschlagzeiten ermöglichen. Zudem würden die Kapazitäten für den Umschlag zwischen Binnenschiff, Bahn und Lastwagen deutlich erhöht. Zukünftig sollen zwei elektrische Kräne anstelle der bisherigen Diesel- und Seilkräne eingesetzt werden. Zudem soll eine Hybridlok die bis zu sechs notwendigen Rangierfahrten mit Dieselloks pro Zug ersetzen. Ziel sei es, Transportlösungen schneller, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten.

Kritische Stimmen

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Sachsen sieht das Vorhaben jedoch kritisch. Mehrere Gutachten hätten bestätigt, dass die Elbe kaum noch schiffbar ist. Zudem sei der Hafen in Riesa hochwassergefährdet. „Angesichts des Klimawandels ist mit einer Zunahme von Dürreperioden zu rechnen, wodurch die Elbe künftig noch weniger Wasser führen wird“, warnt der BUND. Der Gütertransport verlagere sich ohnehin zunehmend auf Schiene und Straße. Die Landesdirektion Sachsen sieht dies jedoch anders. Das neue Terminal behebe vor allem Defizite der Bahninfrastruktur des bisherigen Hafens, sagte eine Sprecherin. „Etwaige temporäre Beeinträchtigungen der Schiffbarkeit der Elbe ändern nichts daran, dass insbesondere die bahnseitigen Defizite des Bestandsterminals durch das Projekt behoben werden.“

Die SBO will mit dem neuen Terminal die rechnerische Kapazität für einen wirtschaftlichen Umschlag verdreifachen. Loroff rechnet damit, dass sich die Containerzahl in den nächsten 20 Jahren verdoppeln wird. Der Baustart ist für Ende 2026 geplant, die Fertigstellung für Ende 2027.

dpa/ab

Anzeige

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de