



Die neuen Anschlussgleise im Hafen Lovosice erhöhen die Kapazitäten und die Flexibilität.

SBO/CSP

„Kämpfen um jede Tonne“

Der Einsturz der Carolabrücke hat im vergangenen Jahr für viel Unruhe an der Elbe gesorgt. Heiko Loroff, Geschäftsführer der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO), berichtet von den Auswirkungen sowie den Plänen für die Zukunft der SBO, die verstärkt multimodal funktionieren soll.

SUT: Wie zufrieden sind Sie mit dem letzten Geschäftsjahr?

Heiko Loroff: Das letzte Geschäftsjahr war geprägt durch schwierige wirtschaftliche Verhältnisse, die sich aktuell fortsetzen. Wir kämpfen um jede Tonne, um unsere Infrastrukturen auszulasten. Aber wir liegen trotzdem im Gesamtergebnis auf Vorjahresniveau. Die SBO verzeichnete ein sehr gutes, ausgeglichenes Ergebnis mit leichtem finanziellem Überschuss, sodass wir aufgrund der aktuellen Situation zufrieden sein müssen. „Müssen“, weil unsere Ziele höher waren.

SUT: Wie sah die Tonnage konkret aus?

Heiko Loroff: Wir haben 2,65 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen, das ist ein leichter Rückgang, der von den Ansiedlern resultiert. Die SBO mit den deutschen Häfen verzeichnete eine Steigerung von knapp 7,2 Prozent, dabei war der Waggonumschlag wichtig. Denn die Entwicklung zum kombinierten Verkehr geht weiter, wenn auch nicht so dynamisch wie in den Vorjahren aufgrund des gestiegenen Wettbewerbs Straße-Schiene, der über den Preis, nicht über die Nachhaltigkeit entschieden wird. Und die Lkw-Frachtraten sind aktuell deutlich niedriger als die von Schiff und Bahn. Daher ist es für uns als eines der größten Logistikunternehmen in Sachsen wichtig, das ganzheitliche Angebot voranzutreiben: Wir bieten als SBO nicht nur die Verlagerung auf Schiene und Schiff, sondern kümmern uns mit unseren Partnern auch um die Logistik vor und nach dem Umschlag. Das ist der Grund unseres Erfolgs – und das werden wir forcieren.



SUT: Unter anderem durch Projekte wie den neuen Anschlussgleisen im tschechischen Hafen Lovosice?

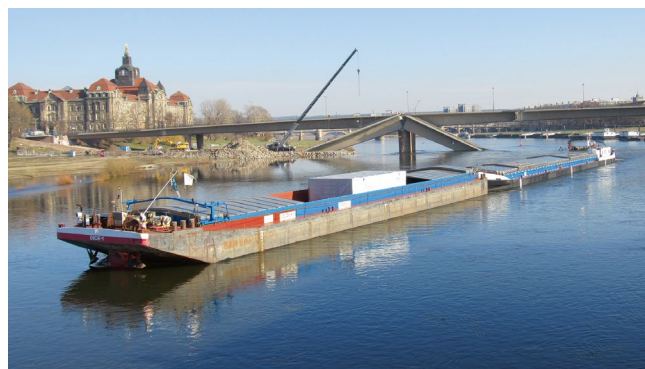
Heiko Loroff: Ja, die neuen Abstellgleise in Lovosice erhöhen die Kapazitäten, Rangierfahrten entfallen und wir können nun im ganzen Bereich bedient werden. Das ist wichtig, denn die Logistik beginnt und endet nicht an der Grenze zwischen Sachsen und Tschechien. Die Häfen in Tschechien sind für uns die Verbindung zu den tschechischen Verladern und Transporteuren, denen wir genauso alternative Ladungskonzepte anbieten wollen wie in unseren deutschen Häfen. Lovosice, das in einem aufgestauten Bereich der Elbe mit permanent guten Schifffahrtsbedingungen Richtung Prag liegt, gehört mittlerweile zum Speckgürtel von Prag mit vielen Gütermengen. Zudem sollen Häfen Funktionen bei der Ver- und Entsorgung mit und von Baumaterialien übernehmen, die Bauindustrie in der Region Prag ist ungebrochen. Über zwei, drei Autobahnen wird Prag im Verkehr ersticken, wir müssen also die Infrastrukturen ertüchtigen, um Waren umweltfreundlich nach Prag zu bringen.

SUT: Welche weiteren Projekte beschäftigen Sie aktuell?

Heiko Loroff: Wir haben im letzten Jahr den neuen Trailerport im Alberthafen in Dresden in Betrieb genommen. Investitionen sind wichtig – auch in schwierigen Zeiten, denn unser Ziel heißt Verkehrsverlagerung. Die Häfen in Sachsen wurden schon vor 130 Jahren als Eisenbahnhäfen gebaut – ein Vorteil, der sich heute auszahlt. Gleichzeitig müssen wir die Infrastruktur wei-



Heiko Loroff (SBO), Dirk Diedrichs (Sächs. Staatskanzlei) und Stephan Berger (SMWA) am Trailerport Dresden (v. l.).



Im vergangenen Februar passierte das erste Güterschiff die teileingestürzte Carolabrücke in Dresden.

ter an die aktuellen Verhältnisse anpassen, wir brauchen einen funktionierenden Modal Split: Welche zeitkritischen Güter können mit Bahn oder Lkw transportiert werden, welche per Schiff? Das wird die größte Herausforderung für die Zukunft. Die Häfen sind darauf gut vorbereitet und wir werden weitere Anstrengungen unternehmen: Wir haben letztes Jahr die Baugenehmigung für das neue Containerterminal in Riesa erhalten, das bis 2028 stehen soll. Auch dort wollen wir moderne, leistungsfähige Kombiverkehrsmöglichkeiten für die Verkehrsverlagerung anbieten.

SUT: Im Februar fand nach fünf Monaten Sperrung die erste Passage bei der teileingestürzten Carolabrücke statt. Wie ist die Lage aktuell?

Heiko Loroff: Der Einsturz hat uns letztes Jahr sehr getroffen. Aktuell ist die Passage nur mit Voranmeldung möglich. Und falls ein Spanndraht reißt, ist die Brücke 72 Stunden lang gesperrt – das ist uns in den letzten drei Monaten dreimal passiert. Reeder überlegen sich also genau, ob sie das unplanbare Risiko eingehen. Wir hoffen, dass die Passage der Carolabrücke ab unserer neuen Saison im September uneingeschränkt zur Verfügung steht.

SUT: Was kann man aus dem Einsturz der Carolabrücke für die Zukunft lernen?

Heiko Loroff: Viele Dinge, die wir im September 2024 nach dem Einsturz gefordert haben, werden nur zögerlich umgesetzt, weil es kein Krisenmanagement gibt – das kann man sich nicht leisten. Die Elbe ist vielleicht nicht so frequentiert wie der Rhein, aber auch an dieser Wasserstraße hängen viele Existenzen: nicht bloß in der Berufsschifffahrt, sondern auch im Tourismus und in der Freizeitbranche. Wir in Dresden sind weniger betroffen, weil unsere Häfen vor der Brücke liegen. Die Unternehmen und die Touristenregion in Tschechien sind aber gar nicht erreichbar. Man hätte schneller handeln müssen. Aber hinterher ist man immer schlauer.

SUT: Dann blicken wir nach vorne. Was erwarten Sie von der neuen Bundesregierung?

Heiko Loroff: Andere Länder wie Belgien, Niederlande, Frankreich oder Polen setzen auf die Binnenschifffahrt. In Deutschland sehe ich kein entsprechendes Statement. Deswegen ist dieses Jahr wieder eine große Reederei in Tschechien vom Markt

gegangen – langsam gehen uns die Ressourcen aus. Wir müssen gegensteuern, wenn wir für unsere nachfolgenden Generationen einen umweltfreundlichen Transport wollen. Das Thema Binnenschifffahrt muss dringend auf die Tagesordnung. Das bedeutet nicht, Gelder zu bekommen, denn das kommt von Investoren, die in Schiffsraum investieren werden, wenn sie dort eine Zukunft sehen. Aber aktuell fehlt es an politischen Entscheidungen, das betrifft nicht nur die Elbe, sondern die komplette Binnenschifffahrt in Deutschland. Unsere Hafeninfrastrukturen sind sehr gut in Schuss, wir können viel mehr Güter ohne große Investitionen alternativ verlegen. Es muss nur den Willen dazu geben. Das Ziel, in einem Modal Split Waren aufs Schiff zu bringen, muss klar formuliert werden.

SUT: Welche Rolle sollte die Schifffahrt in diesem Modal Split spielen?

Heiko Loroff: Häfen sollten in das Netzwerk integriert werden, denn wir haben dort viel mehr Ressourcen als uns manchmal bewusst ist. Vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose mit steigenden Mengen bis 2050 sind die vorhandenen Verkehrsträger Gleis und Straße nicht in der Lage, dieses prognostizierte Wachstum aufzunehmen. Daher müssen entweder Gleise für eine höhere Durchlässigkeit gebaut werden – ein jahrelanges Projekt – oder man nutzt die existierenden Hafeninfrastrukturen mit ihren Flussanbindungen, um einen Teil des wachsenden Güteraufkommens abbilden zu können.

SUT: Wie sieht Ihre Prognose für das laufende Jahr aus?

Heiko Loroff: Wir sehen aktuell eine Stagnation im kompletten Transportsektor – bei unseren Ansiedlern und bei uns. Wir hoffen, dass mit der neuen Bundesregierung und klaren Entscheidungen schnell ein Motor anspringt, der uns in Gefilde bringt, in denen wir schonmal waren. Die Nachfrage nach Export und Import muss zunehmen, wir müssen pünktlicher und schneller liefern können. Nicht nur die deutsche, auch die Welt- und die Zollpolitik der USA führen aktuell zu weltweiten Verschiebungen im Transportsektor. Das spüren wir: Wenn Schiffe ihre Ziele nicht pünktlich erreichen, führt das bei uns zu einem hohen Druck bei den Empfängern und Versendern. Erholt sich die Lage, haben wir eine gute Perspektive. Aber dieses Jahr wird eine große Herausforderung für die meisten von uns.

Das Gespräch führte Susanne Löw.