

Häfen im Umbau

Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe stehen zwischen Investitionen und wachsenden Infrastrukturproblemen. SUT sprach mit Geschäftsführer Heiko Loroff über Baustellenchaos, neue Handelsachsen und multimodale Hafenstandorte.



Der Hafen Dresden schlägt unter anderem übergroßer Projektladungen um, die weder auf der Straße noch auf der Schiene transportiert werden können.

Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) befinden sich in einer Phase tiefgreifender Veränderungen. Während die Häfen in Dresden, Riesa und Tschechien zunehmend Funktionen moderner Logistikkreisläufe übernehmen, geraten zentrale Voraussetzungen des Kombinierten Verkehrs (KV) unter Druck. Vor allem die Situation im Schienengüterverkehr bereitet Geschäftsführer Heiko Loroff Sorge. Hinzu kommen wirtschaftliche Unsicherheiten, langwierige Genehmigungsverfahren und geopolitische Verschiebungen im internationalen Güterverkehr.

Dennoch hält das Unternehmen an seinem Ausbaukurs fest. Im Mittelpunkt steht derzeit das neue KV-Terminal in Riesa. Nach 14 Jahren Planungs- und Genehmigungsverfahren liegt inzwischen der Planfeststellungsbeschluss vor. Damit könnte das Projekt grundsätzlich umgesetzt werden. Derzeit wartet die SBO jedoch noch auf die endgültige Bestätigung der Förderkulissee. Für Loroff ist das Projekt von zentraler Bedeutung. „Wir sind in Riesa logistisch an der Grenze dessen angekommen, was machbar ist“, sagt er. Zusätzliche Kapazitäten seien notwendig, um weiteres Wachstum im Kombinierten Verkehr aufnehmen zu können. Erste Ausschreibungen liefen bereits.

Die lange Dauer der Genehmigung sieht der Geschäftsführer zugleich als symptomatisch für die Infrastrukturpolitik. Zwar werde regelmäßig über Beschleunigung gesprochen, in der praktischen Umsetzung fehle jedoch häufig die notwendige Geschwindigkeit. „Wir brauchen Entscheidungen und nicht nur Geld“, betont er.

Derzeit bewegen sich die Binnenhäfen in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld. Die schwache Konjunktur wirkt sich unmittelbar auf die Güterströme aus. Trotz der angespannten Lage konnte die SBO das vergangene Geschäftsjahr mit einem leichten Überschuss abschließen. Gleichzeitig mussten jedoch Strukturen angepasst und Personal reduziert werden.

Bahn als Unsicherheitsfaktor

Besonders kritisch bewertet der Hafenchef die Entwicklung im Schienengüterverkehr. Statt zusätzlicher Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasser beobachtet die SBO teilweise eine gegenteilige Bewegung: Trailer würden wieder verstärkt auf die Straße zurückverlagert. Die Ursache sieht Loroff weniger bei den Transportkosten als vielmehr in der mangelnden Zuverlässigkeit der Schiene. Damit entwickelt sich die Bahn nach seiner Einschätzung zunehmend zum Unsicherheitsfaktor innerhalb logistischer Ketten. Baustellen, kurzfristige Sperrungen, Zugausfälle und massive Verspätungen erschwerten verlässliche Transportkonzepte erheblich. Besonders problematisch seien die Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr zwischen Sachsen und den westdeutschen Seehäfen.

„Der schwächste Verkehrsträger momentan ist für uns die Bahn“, erklärt Loroff. Die Hafenbetreiber arbeiteten überwiegend mit privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammen. Doch auch diese könnten fehlende Trassen oder kurzfristige Sperrungen nicht kompensieren. Teilweise fielen komplette Umläufe aus, weil Hafenanbindungen kurzfristig unterbrochen würden oder Züge ihre Zielorte nicht mehr planbar erreichten. Die Folge sei häufig eine kurzfristige Verlagerung auf die Straße. Für viele Verlagerer bleibe angesichts enger Zeitfenster keine Alternative. „Wenn ein Zug von Dresden nach Duisburg bis zu 16 Stunden braucht, können Sie das keinem Kunden erklären“, sagt Loroff.

SBO



Der Alberthafen Dresden übernimmt als trimodaler Standort eine wichtige Funktion im kombinierten Güterverkehr und der Vernetzung von Straße, Schiene und Wasserstraße.



Großdimensionierte Industriekomponenten werden im Hafen Lovosice auf das Binnenschiff verladen und über die Elbe weitertransportiert.

Vor allem die mangelnde Koordinierung der Baustellen sorgt bei der SBO für Unverständnis. Zwar befindet sich die Schieneninfrastruktur in einem Sanierungsprozess, aus Sicht der Hafenwirtschaft fehle jedoch häufig eine realistische Betrachtung der Auswirkungen auf bestehende Güterströme. Der Hafenchef spricht in diesem Zusammenhang von einem „Baustellenchaos“, das inzwischen erhebliche wirtschaftliche Schäden verursache.

Gleichzeitig unterstreicht er die Bedeutung multimodaler Strukturen. Die SBO versteht sich zunehmend als integrierte Logistikplattform. Die Häfen verfügen über Bahnanschlüsse, Lagerflächen, Straßenanbindungen und Möglichkeiten zur Zwischenlagerung. Genau diese Kombination werde für viele Unternehmen immer wichtiger. Nach Einschätzung des Unternehmens verfügen viele Binnenhäfen bereits heute über zusätzliche Kapazitäten. „Wir könnten ohne weitere große Investitionen etwa 20 bis 30 Prozent mehr Güter bewegen“, schätzt Loroff.

Neue Handelsachsen

Große Bedeutung misst die Hafengesellschaft künftig den Ost-West-Verkehren bei. Loroff beobachtet deutliche Veränderungen der internationalen Handelsstrukturen. Neue Warenströme und geopolitische Verschiebungen könnten langfristig neue Logistikkorridore entstehen lassen. „Diese Korridore Richtung Polen und Osteuropa werden für uns von enormer Bedeutung sein“, prognostiziert er. Das Unternehmen sieht sich aufgrund seiner Standorte in Sachsen und Tschechien strategisch günstig positioniert.

Auch die Elbe bleibt für die SBO ein zentraler Bestandteil langfristiger Transportstrategien. Dabei zeigte das vergangene Jahr zugleich die Verwundbarkeit des Systems. Der Einsturz der Dresdner Carolabrücke führte dazu, dass die Schifffahrt Richtung Tschechien monatelang unterbrochen war. Anschließend verschärfte extremes Niedrigwasser die Situation zusätzlich. Die Auswirkungen reichten weit über einzelne Transporte hinaus. Weil viele Schiffe nach Entladungen in Tschechien normalerweise wieder Ladung in Dresden oder Riesa aufnehmen,

brachen komplette logistische Kreisläufe weg. Teilweise mussten Schiffe leer aus anderen Regionen herangeführt werden, was die Transportkosten erhöhte.

Trotzdem sieht der Hafenmanager weiterhin Potenziale für den Verkehr auf der Elbe. Bereits zu Beginn dieses Jahres sei die Nachfrage nach Schwerguttransporten wieder deutlich gestiegen. Vor allem die Ansiedlung der Halbleiterindustrie in Dresden sorgt für zusätzliche Verkehre. Für neue Industrieanlagen werden großdimensionierte Maschinen und Komponenten transportiert, die teilweise weder per Straße noch per Schiene bewegt werden können. „Da sind Teile dabei, die bekommen Sie weder auf die Straße noch auf die Schiene“, sagt Loroff. Für diese Transporte werden spezielle Schwerlastkorridore zwischen den Häfen und den Industriegebieten genutzt.

Auch im Bereich Baustofflogistik und Kreislaufwirtschaft erkennt das Unternehmen neue Entwicklungen. Vor allem in Tschechien werde verstärkt auf Lagerhaltung und Bevorratung in Hafenstandorten gesetzt. Dadurch könnten Unternehmen Transporte stärker an Wasserstände anpassen und die Abhängigkeit von kurzfristigen Transportfenstern reduzieren.

Gleichzeitig sieht der Geschäftsführer Grenzen der ökologischen Transformation im Güterverkehr. Zwar werde politisch intensiv über Nachhaltigkeit diskutiert, wirtschaftlich seien viele Unternehmen derzeit jedoch kaum bereit, höhere Kosten für klimafreundlichere Transporte zu akzeptieren. „Ich habe keinen einzigen Kunden, der bereit ist, auch nur einen Cent mehr für einen Schiffstransport zu zahlen“, sagt Loroff. Größere Investitionen in alternative Kraftstoffe oder Wasserstoff seien derzeit kaum darstellbar.

Trotz aller Schwierigkeiten blickt das Unternehmen vergleichsweise optimistisch auf die Entwicklung der Binnenhäfen. Loroff verweist auf langfristige Güterverkehrsprognosen sowie veränderte internationale Handelsstrukturen. „Unsere Aufgabe ist es, den Unternehmen verlässliche Transportlösungen anzubieten“, betont er. Für die SBO gehe es darum, industrielle Wertschöpfung in der Region zu halten und gleichzeitig neue Logistikkorridore zu erschließen.

Jacqueline Engler