

Sächsische Zeitung, 11. Januar 2025

Warum das neue Hafenterminal in Riesa so umstritten ist

Anders als im Fall des B169-Ausbaus wird es keine Klage geben.

Aufgeben wollen die Kritiker nicht.

Von Stefan Lehmann

Riesa. Mit langen Genehmigungsverfahren haben sie in Riesa ihre Erfahrungen. Erst 2023 hatte das Oberverwaltungsgericht in Leipzig den Weg für den Ausbau des nächsten Abschnitts der B169 Richtung Döbeln freigemacht – nach jahrzehntelanger Planung.

Die Geschichte des Hafenausbaus ist noch nicht so lang. Sie ist aber auch noch nicht abgeschlossen. Seit zehn Jahren wollen die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) ein neues Terminal am Hafenbecken errichten. Ende 2024 gab es dafür grünes Licht von der Landesdirektion Sachsen. Ob es das schon war in dem Verfahren, ist allerdings noch nicht klar. Denn nach wie vor gibt es Widerstände gegen den geplanten Ausbau.

SBO-Chef hält Hafen-Ausbau für überfällig

Ende 2024 veröffentlichte das Sächsische Wirtschaftsministerium ein [Interview mit Heiko Loroff](#). Er ist Geschäftsführer der SBO. Der Hafenbetreiber ist ein Tochterunternehmen des Freistaats Sachsen, neben Riesa gibt es noch Standorte in Torgau und Dresden sowie in Tschechien.

Im Gespräch betont Loroff, warum die Investition in Riesa aus seiner Sicht notwendig ist. Das bestehende Terminal am Nordufer des Hafenbeckens genüge nicht mehr den heutigen Anforderungen. „Es ist kapazitätsmäßig an seine Grenzen gekommen, der bauliche Zustand der Flächen, Gleise und Zufahrten ist stark sanierungsbedürftig. Ebenso entsprechen die logistischen Abläufe nicht mehr dem Stand der Technik“, sagt Loroff. Der Hafen soll deswegen um zusätzliche Verlade-Möglichkeiten am Südufer des Hafenbeckens erweitert werden. Begonnen hatte die Erschließung dort schon vor gut zehn Jahren. 2015 weihte der Betreiber die neue Infrastruktur am Südufer ein: Errichtet wurden damals eine neue Containerservicehalle, ein Abfertigungsgebäude, eine Abstellfläche und eine Zufahrtsstraße.

Damals machte Loroff darauf aufmerksam, dass der Hafen weiter wachsen müsse: „Zweistellige Wachstumsraten haben die vorhandenen Kapazitäten ausgelastet.“ Die Erschließung des Gebiets sah man bei der SBO als ersten Schritt. Auch heute heißt es von Loroff, dass Bestandskunden nachfragen, ob der Hafen seine Umschlagskapazitäten in den nächsten zehn Jahren erhöhen werde. Außerdem werde man „gezielt von Unternehmen angesprochen, die sich im Freistaat neu ansiedeln möchten und diese Lösungen suchen oder benötigen“.

Das neue Terminal könnte da Abhilfe schaffen. Es soll den Umschlag von jährlich bis zu 100.000 Containern im Jahr ermöglichen. So alt die Hafenpläne sind, so alt sind aber auch die Widerstände dagegen. Einfach formuliert, fürchtet zumindest ein Teil der Anwohner um die Lebensqualität im Stadtteil Gröba.

Ein Wortführer der ersten Stunde ist Toralf Schadewitz. Er wohnt am Dammweg, über das Hafenecken hinweg schaut er genau auf das Gelände, wo künftig der neue Portalkran die Container verladen soll.

Schon jetzt bekomme man als Anwohner mit, wenn auf dem Gelände gearbeitet wird, sagt Schadewitz. Wenn das Terminal seinen Betrieb aufnimmt, werde das Problem zunehmen, fürchtet er. „Wenn man sich das runterrechnet, hört man alle sechs Minuten einen Container knallen.“ Einen Lärmschutz in Richtung Kirchstraße gebe es nicht. Ohnehin sei fraglich, ob der etwas bringt. Der Portalkran sei den Zeichnungen zufolge 27 Meter hoch, fast doppelt so hoch wie das Gröbaer Schloss. Einige Masten hätten eine geplante Höhe von 37 Metern. Womöglich wisse mancher Anwohner noch nicht, was da im Hafen geplant ist.

Mit dem Riesaer Jan Niederleig ist Schadewitz im Bürgerverein Riesa 2018 tätig, der sich auch kritisch mit den Aktivitäten des Stahlwerks auseinandersetzt. Neben dem Lärm durch die Arbeit im Gelände macht Schadewitz und Niederleig vor allem der erwartete zusätzliche Lkw-Verkehr Sorgen. Zumal in den Plänen noch nicht die derzeit bereits laufende Erweiterung im Stahlwerk einbezogen worden sei, die Gröba noch weiteren Verkehr beschleunigen könnte.

Denn die Containerschifffahrt auf der Elbe hatte es schwer in den vergangenen Jahren. Zuletzt sei in erster Linie Schüttgut mit dem Schiff transportiert worden, argumentieren die beiden Riesaer. [2022 und 2023 waren keine Container mehr aufs Schiff verladen worden](#). Dabei spielte nicht nur die Schiffbarkeit des Flusses eine Rolle, sondern auch zum Beispiel die generelle Verfügbarkeit von Schiffen. Aus SBO-Sicht ergibt es trotzdem Sinn, neben Schiene und Straße auch das Schiff als dritten Transportweg anzubieten. Schon, weil die anderen beiden Transportwege bereits stark ausgelastet sind. Die Kritiker argumentieren dagegen, ein Logistikzentrum mit Gleisanschluss könne man auch anderswo errichten.

Keine Klage gegen den Feststellungsbeschluss

Die kritische Haltung teilt nicht jeder in der Stadt Riesa. Den Hafen gibt es in der Stadt schon mehr als 130 Jahre lang, für viele Anwohner gehört er dazu. Das Wirtschaftsforum Riesa hatte sich in der Vergangenheit oft deutlich für die Investition eingesetzt. Auch die Industrie- und Handelskammer bezeichnet die Debatte als teilweise polemisch geführt – wenngleich die Schiffbarkeit der Elbe einen Unsicherheitsfaktor darstelle.

„Die Kritik in Riesa kommt zu großen Teilen von Anliegern, das kennt zum Beispiel auch Feralpi“, sagt Sprecher Lars Fiehler. Er verweist auf die Einschränkungen, die die Landesdirektion zum Schutz der Anwohner auferlegt hatte. „So darf zwischen 22 und 6 Uhr kein Eisenbahn- und Schiffsverkehr sowie kein Güterumschlag stattfinden. Auch der Lkw-Verkehr ist nachts nur stark eingeschränkt möglich.“ Den Kritikern reicht das nur bedingt.

Klagen gegen den Beschluss hat es zwar keine gegeben, das bestätigen das zuständige Oberverwaltungsgericht und auch Niederleig. Trotzdem hält der Riesaer an seiner Kritik fest: „Hier wurde ohne Weitsicht geplant.“ Sollte das Terminal nicht an der Wirtschaftlichkeitsprüfung scheitern, dann wolle er mindestens dafür kämpfen, dass sich am Lärmschutz fürs Nordufer noch etwas tut.