

Riesa: Geplantes Hafenterminal sorgt weiter für Diskussionen

Kostenhöhe, bauliche Dimension, Baustart: Die Debatte um das genehmigte Großvorhaben der SBO reißt nicht ab. Eine Zahl weist der Hafenbetreiber nun als „völlig aus der Luft gegriffen“ zurück.

Von Eric Weser

Riesa. Noch sieht das Areal im Süden des Riesaer Hafengeländes aus, wie man es kennt: Ein alter Schuppen, ein paar Gleise und ansonsten viel freie Fläche, auf der wenig passiert.

In den nächsten Jahren soll sich das ändern, wenn auf dem Gelände zwischen Hafen- und Schlossbrücke das geplante Containerterminal entsteht. Es soll einen effizienteren Umschlag der mit Gütern gefüllten Behälter zwischen Schiff, Bahn und Lkw ermöglichen. Bis zu 100.000 Container sollen jährlich umgeschlagen werden können. Mehr als das Doppelte im Vergleich dazu, was auf dem bisherigen Umschlagplatz im Norden des Hafens machbar ist.

Ein halbes Dutzend neuer Gleise soll dafür entstehen und zwei alles überragende, turmhohe Portalkräne, mit denen die Container zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern darunter bewegt werden können.

Grünes Licht hat dieses Mega-Vorhaben des Hafenbetreibers Sächsische Binnenhäfen Oberelbe (SBO) nach einem gut zehnjährigen Genehmigungsverfahren zwar seit Herbst 2024. Gestartet ist der Bau aber noch nicht. So weit soll es nach früheren Angaben erst im Jahr 2026 sein.

Zwischenzeitlich hält die Diskussion über das Großprojekt an. Während Befürworter wie das Riesaer Wirtschaftsforum sich klar für die geplante Investition in Gröba aussprechen und sich davon einen Schub für den Wirtschaftsstandort Riesa erhoffen, zweifeln kritische Stimmen weiter an der Sinnhaftigkeit des Terminals.

So hatte der „Bürgerverein Riesa 2018“ um den Gröbaer Jan Niederleig zuletzt wiederholt argumentiert, dass seit Jahren kein Containerschiff mehr im Hafen anlege – und das neue Terminal folglich im Hafen gar nicht gebraucht werde. Oder zumindest nicht in der geplanten Größe.

Eine Antwort von Sachsens Landesregierung auf eine kleine Anfrage der Riesaer BSW-Landtagsabgeordneten Uta Knebel vom März zeigt: Tatsächlich gab es 2022, 2023 und 2024 keinen Containerumschlag über Binnenschiffe im Riesaer Hafen. Zum Vergleich: 2016 waren noch fast 4000 der 31.500 damals insgesamt im Hafen umgeschlagenen Container übers Schiff gelaufen. Ein Anteil von fast 13 Prozent. In den Folgejahren sank die Zahl des Binnenschiffumschlags rapide.

Die Landesregierung führt dafür ein Ursachenbündel an: Schiffsraum sei von der Elbe auf andere Flüsse wie Rhein oder Mosel verlagert worden. Einerseits bedingt durch Niedrigwasserperioden, andererseits bedingt durch Veränderungen im Markt der Schifffahrtsunternehmen. Corona- und Ukraine-Krise hätten Lieferketten gestört und Schiffstransporte verteuert, was zu Wettbewerbsnachteilen gegenüber der Straße führe.

Kritiker wie Jan Niederleig sehen sich durch die Zahlen bestärkt. Es brauche kein neues Containerterminal im Hafen, wenn dort keine Containerschiffe anlegen würden.

Heiko Loroff, Chef der Sächsische Binnenhäfen Oberelbe (SBO) GmbH, hatte dieses Argument kürzlich in einem Fernsehbeitrag zurückgewiesen: Schon beim Bau der sächsischen Häfen in

Dresden, Riesa und Torgau seien diese als Eisenbahnhäfen konzipiert gewesen. Man habe bereits damals gewusst, dass es nicht jederzeit möglich sein werde, mit Schiffen auf der Elbe zu fahren.

Anders als die Kritiker des Hafenausbaus geht man bei der SBO offenbar davon aus, dass künftig auch wieder Containerschiffe fahren. Gleichwohl hat die SBO ihre eigene Prognose gesenkt, was den Binnenschiffsanteil am Containerumschlag in Riesa angeht: von rund 19 Prozent bei der Antragstellung für das Containerterminal auf nunmehr acht bis elf Prozent. Für die Kritiker ein Unding: Im Genehmigungsverfahren für das neue Terminal sei von falschen Annahmen ausgegangen worden, sagen sie.

Neben den Zahlen zum Containerumschlag per Binnenschiff im Riesaer Hafen lief die öffentliche Debatte zuletzt außerdem über die Kosten, die für den Bau des neuen Terminals anfallen werden. Im Raum stehen verschiedene Zahlen. Mal 24 Millionen Euro, mal 25 Millionen Euro, mal 30 Millionen Euro.

In der Antwort der Landesregierung auf die Anfrage von BSW-Politikerin Knebel ist von 30,7 Millionen Euro die Rede, die 2012 beim Fördermittelantrag für den Terminalbau eingereicht worden seien. 27,2 Millionen Euro Baukosten plus 3,5 Millionen Euro Planungskosten. Von diesen 30,7 Millionen Euro seien 18,8 Millionen Euro aus einem Bundesförderprogramm zugesagt, sodass 11,9 Millionen Euro bleiben, die die SBO aus eigenem Geld oder Darlehen aufbringen muss, heißt es in der Antwort weiter.

Offen ist bislang allerdings, welche Kostendimension das Vorhaben heute, mehr als zehn Jahre später, hat – zumal die Baupreise enorm gestiegen sind. Es sei von Kostensteigerungen auszugehen, heißt es auch in der Antwort der Staatsregierung an BSW-Politikerin Knebel. „Eine abschließende Kostenplanung liegt aber noch nicht vor.“

In einem MDR-Beitrag vom Januar hatte sich SBO-Geschäftsführer Heiko Löffel zum Riesaer Hafenterminal mit den Worten geäußert: „Wir gehen vorsichtig von einer Steigerung von bis zu 35 Millionen Euro aus.“ Weil das manch Beobachter offenbar als Zusatzkosten zu den bereits im Raum stehenden rund 25 Millionen Euro gesehen hatte, kursieren seither 60 Millionen Euro als Kostendimension für das Terminal.

Auf Nachfrage von Sächsische.de weist SBO-Chef Heiko Löffel dies als überzogen zurück: „Diese Zahl ist völlig aus der Luft gegriffen und weit über der Realität.“ Allerdings kann auch Löffel noch keine aktuelle Kostenschätzung vorlegen. „Aktuell sind wir noch nicht abschließend mit der Kostenüberarbeitung durch, da wir die Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss entsprechend bewerten und einschätzen müssen.“

Was an absehbar steigenden Kosten kommt, soll laut Landesregierung „durch eine angepasste Förderung“ von Bundesebene „und Eigenmittel der SBO kompensiert werden“.

Wann konkret es zu einem Baustart des Terminals kommt, ist ebenfalls noch offen. Zumal es vor einem solchen noch EU-weite Ausschreibungen braucht, wie SBO-Chef Löffel bestätigt. Vor diesen mitunter langwierigen Ausschreibungen soll laut der Landesregierung außerdem noch die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens geprüft werden.

Gleichwohl: BSW-Politikerin Uta Knebel ist mit der Antwort der Landesregierung auf ihre Anfrage nicht zufrieden. Einige ihrer Fragen seien nicht beantwortet worden, kritisiert sie.

Die Finanzpolitikerin sieht derweil nicht nur das in Riesa geplante Containerterminal kritisch, sondern die SBO, die eine 100-prozentige Tochter des Freistaates Sachsen ist, als Ganzes. Eine Evaluierung des Unternehmens sei angebracht, findet die Finanzpolitikerin.