

Die Staatsministerin

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR INFRASTRUKTUR UND LANDESENTWICKLUNG
Archivstraße 1 | 01097 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Alexander Dierks
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon +49 351 564 50000
Telefax +49 351 564 51099

Staatsministerin@
smil.sachsen.de

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom
4. Mai 2026

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
Z-1053/149/259-2026/23535

Dresden, 29. Mai 2026

Kleine Anfrage des Abgeordneten Tobias Keller (AfD-Fraktion)
Drs.-Nr.: 8/6873
Thema: Containerhafen Riesa: Kostenexplosion und keine Schiffe?

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

„Der Freistaat Sachsen ist alleiniger Gesellschafter der Binnenhäfen Oberelbe GmbH. Laut SZ kommt es bei der Planung des Riesaer Containerhafens zu einer „76- prozentigen Kostensteigerung“. Man werde den Hafen aber „nicht um jeden Preis bauen“. Quelle: <https://www.saechsische.de/lokales/meissen-lk/riesa/riesa-sachsenshaefen-chef-zum-geplanten-containerterminal-wir-wollen-es-bauen-aber-nicht-umjeden-RR7XZKC6NNHR3FMFWZWVL7YPUE.html> Der Landesrechnungshof rügt den Ausbau des Containerhafens Riesa, weil es mit Torgau und Dresden bereits genug Elbe-Häfen in Sachsen gäbe und das zunehmende Niedrigwasser der Elbe Probleme bereitet.¹ Der Rechnungshof rät zum Verkauf der Hafenanteile.“

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) plant im Hafen Riesa den Neubau eines Terminals für den kombinierten Verkehr (KV-Terminal). Soweit Fragen auf die Planung eines Containerhafens in Riesa abstellen, wird bei der Beantwortung auf das Vorhaben KV-Terminal Bezug genommen.

Frage 1: Mit welchen Kosten in Millionen Euro rechnet die Staatsregierung aktuell für die Fertigstellung des Containerhafens in Riesa und ab welcher Kostensteigerung würde sie das Projekt nicht mehr umsetzen?

Es handelt sich um ein Investitionsvorhaben der SBO, die auch die Investitionsentscheidung trifft. Die Kosten für die Realisierung des Vorhabens

**FÜR LEBENDIGE
REGIONEN**

Hausanschrift:
Sächsisches Staatsministerium
für Infrastruktur und
Landesentwicklung

Archivstraße 1
01097 Dresden

www.smil.sachsen.de

Verkehrsverbindung:
Zu erreichen mit den Straßen-
bahnlinien 3, 6, 7, 8, 13

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze am Königsufer.
Für alle Besucherparkplätze gilt:
Bitte beim Pfortendienst melden.

Bitte beachten Sie die allgemei-
nen Hinweise zur Verarbeitung
personenbezogener Daten durch
das Sächsische Staatsministe-
rium für Infrastruktur und
Landesentwicklung zur Erfüllung
der Informationspflichten nach der
Europäischen Datenschutz-
Grundverordnung auf
www.smil.sachsen.de

¹ <https://www.mdr.de/nachrichten/sachsen/dresden/grossenhain-riesa/hafen-riesa-ausbau-elbe-streit-laerm-anwohner-100.html>

KV-Terminal im Hafen Riesa werden auf 45 Millionen Euro veranschlagt. Das Vorhaben wird aus Mitteln des Bundes im Rahmen der Kombinierten Verkehr-Förderung (KV Förderung) und aus Mitteln der SBO finanziert.

Im Übrigen wird von einer Beantwortung abgesehen.

Die Frage ist auf eine Bewertung gerichtet, welche die Staatsregierung noch nicht getroffen hat. Zur Abgabe einer Bewertung ist die Staatsregierung nicht verpflichtet.

Frage 2: Wie viele Container sollen laut Planung im Riesaer Hafen per Schiff und wie viele per Bahn/ LKW umgeschlagen werden?

Für den Binnenschiffsverkehr wird ein Verkehrsanteil von neun Prozent zugrunde gelegt. Dies entspricht einem durchschnittlichen Aufkommen von 4.900 Ladeeinheiten pro Jahr. Für den Transport per Bahn/LKW wird ein Verkehrsanteil von 91 Prozent angenommen, mit einem durchschnittlichen Aufkommen von 50.600 Ladeeinheiten pro Jahr.

Frage 3: Wie viele Container wurden per Schiff in den letzten zehn Jahren im Riesaer Hafen umgeschlagen? (Bitte auf die einzelnen Jahre aufschlüsseln.)

Im Zeitraum 2015 – 2025 wurden per Schiff insgesamt 17.725 Container im Hafen Riesa umgeschlagen. Der Hafen Riesa ist jedoch ein trimodaler Logistikumschlagplatz. Der Containerumschlag aller Verkehrsträger und der Schiffsumschlag verteilen sich wie folgt:

Jahr	Schiff (TEU*)	Containerumschlag gesamt (TEU)
2015	3.728	40.829
2016	3.956	37.975
2017	3.633	42.907
2018	2.400	43.541
2019	2.443	44.257
2020	1.387	36.430
2021	186	31.703
2022	keine	32.419
2023	keine	33.748
2024	keine	26.376
2025	keine	26.763

* Die Abkürzung TEU steht für „Twenty-foot Equivalent Unit“. 1 TEU entspricht dabei einem Standard-Seecontainer mit 20 Fuß Länge (ca. 6 Meter).

Der Rückgang per Schiff ist auf wirtschaftliche Gründe zurückzuführen. Die Kosten des Binnenschiffsverkehrs haben sich seit dem Jahr 2019 um etwa das 3,5-fache erhöht. Demgegenüber stiegen die Preise für Containertransporte per Bahn und Lkw im gleichen Zeitraum lediglich um rund 15 Prozent.

Frage 4: Welche Argumente der Staatsregierung entkräften die Kritik des Rechnungshofes?

Die SBO verfolgt ein wichtiges staatliches Interesse im Sinne des § 65 Sächsische Haushaltsordnung. Dies ist zuletzt im Beteiligungsbericht 2025 des Freistaats Sachsen vom Februar 2026 dargestellt. Mit der Beteiligung an der SBO verfolgt der Freistaat Sachsen im Bereich der Infrastrukturpolitik das strategische Ziel, die Leistungsfähigkeit sächsischen Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen. Zugleich dient die Beteiligung im Bereich der Umweltpolitik dem strategischen Ziel der Reduktion der CO₂-Emissionen.

Der Elbe als länderübergreifender Wasserstraße kommt für den Güterverkehr eine große Bedeutung zu. Für den Transport schwerer und übergroßer Bauteile bietet die Wasserstraße gegenüber Straße und Schiene Vorteile und stellt für einzelne sächsische Unternehmen einen wichtigen Transportweg dar. Die Häfen fungieren als Schnittstellen zu Straße und Schiene und sind bedarfsgerecht weiterzuentwickeln.

Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene und das Binnenschiff unterstützt die verkehrspolitischen Ziele und entlastet den Straßengüterverkehr. Die sächsischen Binnenhäfen übernehmen hierbei die Funktion trimodaler Logistikzentren und leisten insbesondere im Bereich transportkostensensibler Massen- und Massengüter einen Beitrag zur Stärkung der regionalen Wirtschaft. Die Verlagerung von Groß- und Schwerlasttransporten auf die Wasserstraße führt zudem zu einer Entlastung der Straßeninfrastruktur.

Voraussetzung hierfür ist eine moderne und leistungsfähige Hafeninfrastruktur. Trimodale Umschlagplätze ermöglichen einen ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Güterverkehr. Vor diesem Hintergrund entspricht es der strategischen Zielsetzung des Freistaates Sachsens, den Hafen Riesa bedarfsgerecht zu modernisieren und fortzuentwickeln.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme der Staatsregierung zum Bericht des Sächsischen Rechnungshofes verwiesen ([https://www.rechnungshof.sachsen.de/JB2016-Band I.pdf](https://www.rechnungshof.sachsen.de/JB2016-Band_I.pdf), zuletzt aufgerufen am 27. Mai 2026).

Frage 5: Wenn Container nur noch per Bahn/ LKW umgeschlagen werden, weshalb plant die Staatsregierung dann kein größeres Logistikzentrum an anderem Ort (grüne Wiese) und kommt so auch den Beschwerden der Hafen-Anwohner entgegen?

Es handelt sich um eine Investitionsentscheidung der SBO. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde die Realisierbarkeit eines Alternativstandortes geprüft; die Landesdirektion als Planfeststellungsbehörde verneinte diese. Auf den in der Antwort (Drs. 8/6128) beigefügten Planfeststellungsbeschluss wird verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen


Regina Kraushaar