



MENSCH
NATUR
WASSER
LUFT

P R E S S E M I T T E I L U N G

15.08.2026

Ein Hafen ohne Containerschiffe soll gefördert werden!

Ein alternativer Standort im Umland von Riesa würde das Problem lösen!

Aber, wehe, wehe, wehe! Wenn ich auf das Ende sehe!!¹ Soll der Wahnsinn wirklich los gehen?

¹Zitat Wilhelm Busch 1865 Max und Moritz Vorwort

Da wurde in der Sächsischen Zeitung am 11.08.2026 verkündet, dass die Bundesregierung nun Zusatz-Millionen für die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ausreichen wollen.

Der Haushalt für 2027 ist aber aus Sicht des „Bürgerverein RIESA 2018 e.V.“ noch gar nicht im Bundestag beschlossen wurden. Und wir erinnern uns gern an die immer noch offenen Fragen:

- **Werden** dann die beantragen **Gelder** bei den gestiegenen Baupreisen **ausreichen**?
- Warum ist die **Gesamtförderung** von 80% auf **65% zurückgegangen**?
- **Sind** denn überhaupt **Schiffe und Wasser** für den Containerverkehr **vorhanden** und ist ein **rentabler Schiffsverkehr mit Containern** überhaupt **noch** auf der Elbe **möglich**?
- Angeblich sprach die SBO selbst Anfang 2025 von zu hohen **Mehrkosten** bei der **Schifffahrt** von **über 30%**. Wer bezahlt die Mehrkosten bei jedem Transport, falls einer stattfinden soll? Dieser Punkt sollte vor dem Bau geklärt sein!
- Wie vereinbart sich die **Containerschifffahrt** mit der neuen seit 2019 gültigen **Sichtschattenregelung (EU2016/1629)** von max. 250m auf der Elbe?
- Es **fehlt** auf der **Elbe** die **benötigte Wassermenge** (z.B. für eine Fahrrinne von 1,4m Tiefe), eine technische Durchführung durch den Wassermangel wird stark angezweifelt.

Es ist aus unserer Sicht **keine Trimodalität** (Schiff, Bahn, LKW) mehr **gegeben**, deshalb wurde der **Antrag falsch** eingereicht und auch die **Genehmigung müsste** diesbezüglich neu ausgelegt und **geändert** bzw. angepasst **werden**. Immerhin erfolgt die Auszahlung der Bundes-Fördergelder aus der Haushaltsstelle 892 41-790 [Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den kombinierten Verkehr]. In dem vorliegenden Fall ist das „private Unternehmen“, ein Betrieb der zu 100% dem Freistaat Sachsen gehört. Der **geplante Ausbau** des Hafens kann **nur mit erheblichen**

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Fördermitteln sowie durch **Darlehen** und **Kredite finanziert werden**. Damit stellt sich die Frage, ist ein solcher **Ausbau unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten** langfristig überhaupt **gerechtfertigt**?

In der Genehmigung werden vorgetragene Einwendungen mit folgender Begründung abgelehnt: „Die von den Einwendern alternativ benannten gewerblichen Standorte, wie Flächen der ... (Alternativstandorte) ..., ist nicht erforderlich. Mit diesen Standortvarianten ist die **Errichtung eines trimodalen Containerumschlagterminals** aufgrund der fehlenden Anbindung an die Bundeswasserstraße Elbe nicht umsetzbar, die maßgeblichen Standortmindestanforderungen für das geplante Vorhaben sind nicht gegeben. Ein Terminal, das neben dem **Bahn-** und dem **LKW-** auch den **Schiffsverkehr kombiniert**, kann an den von den Einwendern angeregten Alternativstandorten nicht verwirklicht werden.“

Hinzu kommt, dass seit April 2021 keine Containerschiffe mehr auf der Elbe verkehren. Ein wesentlicher **Zweck eines Binnenhafens** – die **Verbindung** von **Schiffs-, Bahn- und LKW-Verkehr** kann damit zumindest im Bereich des Containertransports **auf der Elbe nicht mehr** in der ursprünglich vorgesehenen Weise **erfüllt** werden.

Gleichzeitig tritt die **SBO** mit ihren Leistungen auf dem Transport- und Logistikmarkt in **Konkurrenz zu privaten Unternehmen**. Durch den Einsatz öffentlicher Fördermittel und die staatliche Trägerschaft entstehen dabei **möglicherweise Wettbewerbsvorteile gegenüber privaten Fuhrunternehmen**, die ihre **Leistungen ohne vergleichbare staatliche Unterstützung anbieten müssen**. Wenn sich diese **Vorteile in niedrigeren Preisen niederschlagen**, stellt sich die Frage nach unfairer Wettbewerbsverzerrung und ist dies rechtlich überhaupt noch vertretbar?

Sollte eines der aufgeführten Fakten die Schifffahrt mit Containern nicht mehr ermöglichen, ist somit die **Hauptbegründung** der Genehmigung zur **Standortfrage obsolet**.

Bezüglich des Fördergeldantrages bleiben erhebliche Fragen offen. Zumindest sollte hier der **Freistaat Sachsen** offen mit der **Begründung** der **Fördergelder** und **Darlehen** ohne Schifffahrt kommunizieren und endlich das Versteckspielen der Gelder beenden.

Benötigt die SBO im Riesaer Hafen überhaupt eine Umschlags-Kapazitätserhöhung, die **Auslastung** lag in den Jahren **2024** und **2025** bei nur maximal **67%**, was einen Rückgang um 1/3 der Gesamt-Kapazität seit 2015 bedeutet.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Niederleig	Toralf Schadewitz
Vorsitzender	Stellvertretender
0172/3512658	Vorsitzende

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Zu den Hintergründen, die absehbar sind:

Die Kritikpunkte des „Bürgerverein RIESA 2018 e.V.“ bleiben, eine Erweiterung würde einen **zusätzlichen Nachtbetrieb** mit **erheblichem Lärm** bringen, zu einer **Lichtverschmutzung** beitragen und ebenso mit einem **Betrieb am Wochenende** für **störende Unruhe** ohne Erholungszeitraum sorgen. Kritisch ist die Lage des Plangebietes, es liegt in einem Hochwasserschutzgebiet!

Im Übrigen werden **Investitionen** im Industriegebiet RIO oder im Industriegebiet Zeithain sowie bei der Spedition FINSTERWALDER **begrüßt**, da diese **außerhalb der Wohnbebauung liegen** und die Investitionen **sicher hochwassergeschützt sind**.

Landespolitiker, Stadtpolitiker und Riesaer, die immer noch an der Hafenerweiterung in Gröba festhalten und keinen alternativen Standort befürworten, sollten sich endlich mal mit dem Thema intensiv beschäftigen, die **neuen Fakten der letzten 5 Jahre** betrachten und gemeinsam mit zur **Weiterentwicklung des Projektes beitragen**.

Ansonsten ergeht es dem Hafen Riesa wie vielen anderen Häfen in Mühlberg, Torgau, Halle ...