Bürgerverein RIESA 2018 e.V.

Bürgerverein RIESA 2018 e.V.
c/o Jan Niederleig 01591 Riesa Paul-Greifzu-Straße 13

MENSCH
NATUR
WASSER
LUFT

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

15.11.2026

Erst Mühlberg, dann Torgau – und jetzt Riesa?
Bürgerverein RIESA 2018 e.V. warnt vor dem nächsten Millionenprojekt ohne Perspektive der Schifffahrt

Unser Bürgerverein **verfolgt** seit 2018 die geplanten Investitionen in den Neubau des Containerterminals im Hafen Riesa **mit großer Sorge** und **zunehmendem Unverständnis**. Es ist **unverantwortlich**, wie hier mit **öffentlichen Fördermitteln** und damit letztlich mit Steuergeldern **umgegangen wird**.

Die aktuellen Zahlen, die in den kleinen Anfragen 8/6873 und 8/8255 dieses Jahr im Sächsischen Landtag abgefragt wurden, werfen erhebliche Fragen zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit des Vorhabens auf: Im vergangenen Jahr wurden im Hafen Riesa lediglich 26763 TEU (Standardcontainer) umgeschlagen. Kein einziger dieser Container wurde über das Schiff transportiert. Die **Containerschifffahrt auf der Elbe** findet bereits seit **5,5 Jahren** faktisch **nicht mehr statt**.

Demgegenüber soll das neue Containerterminal eine Kapazität von bis zu 100.000 TEU erreichen. Das bedeutet, dass die **derzeitige Umschlagmenge** ca. **nur einem Viertel** der geplanten Kapazität **entspricht**. Eine erkennbare Entwicklung, die eine derartige Erweiterung rechtfertigen würde, ist für uns nicht zu erkennen. Woher sollen künftig die zusätzlichen Container kommen? Und vor allem: Auf welchem Transportweg sollen sie befördert werden?

Hat man aus den bisherigen Erfahrungen nichts gelernt?

Ein Blick auf die Häfen in Mühlberg und Torgau müsste eigentlich Anlass genug sein, die bisherigen Planungen kritisch zu hinterfragen. Auch dort wurden öffentliche Gelder in den Ausbau der Hafeninfrastruktur investiert. Das Ergebnis ist ernüchternd: In Mühlberg findet überhaupt kein Güterumschlag mehr statt. Auch in Torgau bleibt die tatsächliche Nutzung offenbar weit hinter den Erwartungen zurück.

Besonders bezeichnend war die **Eröffnung des Hafens Torgau**, bei der für die Pressebericht-erstattung **ein Container** lediglich **symbolisch nur auf einen LKW verladen** werden konnte. Ein solches Bild sollte politischen Entscheidungsträgern zu denken geben. Wollen wir in Riesa tatsächlich eine ähnliche Entwicklung erleben?

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob aus den **Erfahrungen mit Mühlberg und Torgau** die **notwendigen Konsequenzen gezogen** wurden **oder ob erneut öffentliche Gelder** in Infrastruktur fließen, deren tatsächlicher Bedarf nicht ausreichend belegt ist.

400 Bäume für ein fragwürdiges Vorhaben?

Neben den finanziellen Risiken sind auch die ökologischen Folgen erheblich. Die **SBO** will nun das Projekt **mit 15,5 Mio. Euro selbst mitfinanzieren**, das sind immerhin 9,5 Mio. Euro Mehrausgaben, als geplant. Im Zusammenhang mit den **erforderlichen Retentionsmaßnahmen** sollen rund **400 Bäume gefällt werden**. Bei einem anderen Standort wäre das nicht notwendig!

Wir fragen uns: Ist dieser **Eingriff in Natur und Landschaft wirklich notwendig**, um ein **Projekt** an der Elbe **im Hochwasserschutzgebiet** zu ermöglichen, **wenn der Schiffsweg seit 5,5 Jahren** für **Container nicht mehr genutzt** wird? Naturschutz und verantwortungsvoller Umgang mit öffentlichen Mitteln dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Gerade bei einem Vorhaben dieser Größenordnung muss der **Nutzen** in einem **angemessenen Verhältnis** zu den ökologischen Folgen **stehen**.

Staatliche Förderung darf keinen unfairen Wettbewerb schaffen

Ein weiterer kritischer Punkt ist die **Rolle des staatlichen Unternehmens der SBO** im **Wettbewerb mit privaten Anbietern**. Wenn ein staatliches Unternehmen durch erhebliche öffentliche Fördermittel in die Lage versetzt wird, **Leistungen zu Preisen anzubieten**, die für privatwirtschaftliche Wettbewerber unter normalen Marktbedingungen nicht darstellbar sind, entstehen erhebliche **Wettbewerbsverzerrungen**.

Öffentliche Förderung darf nicht dazu führen, dass private Unternehmen benachteiligt und funktionierende Marktstrukturen unter Druck gesetzt werden. Auch hier erwarten wir Transparenz und eine nachvollziehbare **Begründung**, weshalb ein **solches Engagement des Staates notwendig** und **wirtschaftlich vertretbar ist**.

Wo bleibt die zugesagte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung?

Besonders schwer wiegt für uns, dass eine **Wirtschaftlichkeitsuntersuchung** bislang offenbar **nicht vorgelegt wurde**, obwohl eine solche zugesagt worden war und angesichts der Dimension des Vorhabens zwingend notwendig ist.

Wie kann ein Projekt dieser Größenordnung weiter vorangetrieben werden, ohne dass eine nachvollziehbare und transparente Untersuchung seiner wirtschaftlichen Tragfähigkeit vorliegt? Ein **Blick** in die **aktuelle Bilanz 2025** zeigt, dass **durch diese erhebliche Investition von 48 Mio. Euro gar keine Freiräume für Abschreibungen vorhanden sind**. Das bedeutet im Umkehrschluss,

die **SBO** wird **nach dem Neubau erhebliche Verluste erwirtschaften**, was privatwirtschaftlich nicht möglich wäre und auch **bei einer staatlichen GmbH** aus unserer Sicht **unverantwortlich** ist.

Bevor weitere öffentliche Gelder gebunden und unumkehrbare Eingriffe in die Natur vorgenommen werden, müssen die tatsächlichen Kosten, der zu erwartenden Nutzens, die langfristige Auslastung und mögliche Alternativen umfassend geprüft werden.

Unsere Forderungen - Der Bürgerverein RIESA 2018 e.V. fordert deshalb:

- Die Offenlegung einer unabhängigen und nachvollziehbaren Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den geplanten Neubau des Containerterminals.
- Ein direkter **Nachweis**, für eine **vorhandene genehmigte Trimodalität** des Containerverkehrs im Hafen Riesa mit Nutzung der Schifffahrt (mit Angabe der Betreibergesellschaft, Anzahl der Schiffe und welche Mengen TEU pro Schiffsladung transportiert werden können) **fehlt und muss offengelegt werden**.
- Wie will der Freistaat die **höheren Kosten der Schifffahrt von 30%** gegenüber der Bahn und dem LKW ausgleichen?
- **Warum** wurde eine **alternative Standortprüfung** im Planfeststellungsverfahren **abgelehnt**, wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung 2024 klar war, dass keine Containerschifffahrt mehr stattfinden wird?

Zahlen der letzten Bilanzen (Umsatz Container in TEUR) in der Übersicht im Vergleich zu den Jahresmengen an Containern im Hafen Riesa in TEU

		2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
GF04 Container insgesamt	TEUR	11666	12587	13770	14651	12647	12089	11597	10029	10030	9722	8901	8939	6661	6032
Containeranzahl Riesa	TEU	26763	26376	33748	32419	31703	36430	44343	43541	42907	37987	40829	41838	37381	38853
Anteil Schiff Riesa	TEU	0	0	0	0	186	1387	2443	2400	3633	3956	3728	6629	7853	6496

Mit freundlichen Grüßen

Jan Niederleig
Vorsitzender
0172/3512658

Toralf Schadewitz
Stellvertretender
Vorsitzende