

Schiffs- und Güterverkehr

► Schiffsverkehr

Die Schifffahrt im Freistaat Sachsen wird wesentlich durch die Elbe bestimmt. Als Teil des TEN-V Kernnetzes verbindet sie den Freistaat mit der Tschechischen Republik sowie den deutschen Seehäfen. Für Ausbau und Unterhaltung der Bundeswasserstraße Elbe ist die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zuständig.

Das gemeinsam von Bund und den Anrainerländern entwickelte „Gesamtkonzept Elbe“ schafft eine langfristige Perspektive für die Binnenschifffahrt auf der Elbe. Ein zentrales Element ist die Niedrigwasseroptimierung: Die Fahrrinntiefe soll an 345 Tagen im langjährigen Mittel mindestens 1,40 m unter GIW 2010 (gleichwertiger Wasserstand für das Bezugsjahr 2010) betragen (Z 3.6.1 und Z 4.1.2.2). Die Binnenschifffahrt ist integraler Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes Sachsen. Die sächsischen Binnenhäfen in Dresden, Riesa und Torgau fungieren als Schnittstellen zwischen Schiff, LKW und Bahn. Sie ermöglichen als trimodale Standorte intermodale Transporte. Dadurch können Schwankungen durch alternative Transportangebote per Bahn und LKW kompensiert werden. Das durchschnittliche Umschlagsvolumen liegt bei 3 Mio.t/Jahr und ca. 35.000 Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr.

Das gezielte Flächenmanagement in den Häfen unterstützt die Ansiedlung hafenaffiner Unternehmen und dient als Instrument der Wirtschaftsförderung.

Abb. 3.2.4-1: Standorte der Verkehrsträgerschnittstellen sowie deren Erreichbarkeit



Plansätze des LEP 2013

Z 3.6.1 ► Elbe ist für die Binnenschifffahrt zu unterhalten

Z 3.6.2 ► die Häfen Riesa, Dresden und Torgau sind als Schnittstelle zwischen der Binnenschifffahrt und Verkehrsträgern Straße und Schiene bedarfsgerecht weiterzuentwickeln

Z 3.6.3 ► Terminalneubau für KV im Hafen Riesa

Z 3.6.4 ► der Hafen Dresden ist bedarfsgerecht für Projektladungsverkehr, für den Containerverkehr und den Umschlag von Massen- und Stückgütern weiterzuentwickeln

G 3.7.1 ► Verlagerung des Güterfernverkehrs mittels KV-Terminals von der Straße auf die Schiene; der Güternahverkehr soll möglichst umwelt- und stadtverträglich erfolgen

Z 3.7.2 ► GVZ Leipzig, Dresden und Südwestsachsen sind bedarfsgerecht zu entwickeln

Z 3.7.3 ► bedarfsgerechter Ausbau der Terminals für den KV

G 3.7.4 ► Erhaltung der Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr

Z 4.1.2.2 ► Erhalt der Schifffahrtsbedingungen auf der Elbe

Ende 2024 waren rund 40 Unternehmen mit mehr als 750 Mitarbeitern in den Häfen Dresden, Riesa und Torgau ansässig. Großunternehmen wie z. B. Wacker, Feralpi, Goodyear, Siemens und VEM nutzen diese Infrastrukturen ebenfalls für ihre Warenströme.

► Güterverkehr

Im Freistaat Sachsen stehen dem Güterverkehr Terminals für den Kombinierten Verkehr als Güterverkehrsschnittstelle Straße-Schiene an den Standorten GVZ Dresden, GVZ Leipzig, GVZ Glauchau und am Containerterminal Kodersdorf zur Verfügung. GVZ-Funktionen erfüllt auch das KV-Terminal im Hafen Riesa. Die sächsischen GVZ und KV-Terminals verfügen sowohl über Anschlüsse an den überregionalen Güterverkehr als auch über stabile Verbindungen zu den Seehäfen an der Nord- und Ostsee (G 3.7.1). Dies gilt insbesondere für den Elbehafen Riesa, den maßgeblichen sächsischen Container-Umschlagplatz im kombinierten Verkehrssystem Schiene-Straße-Wasserstraße.

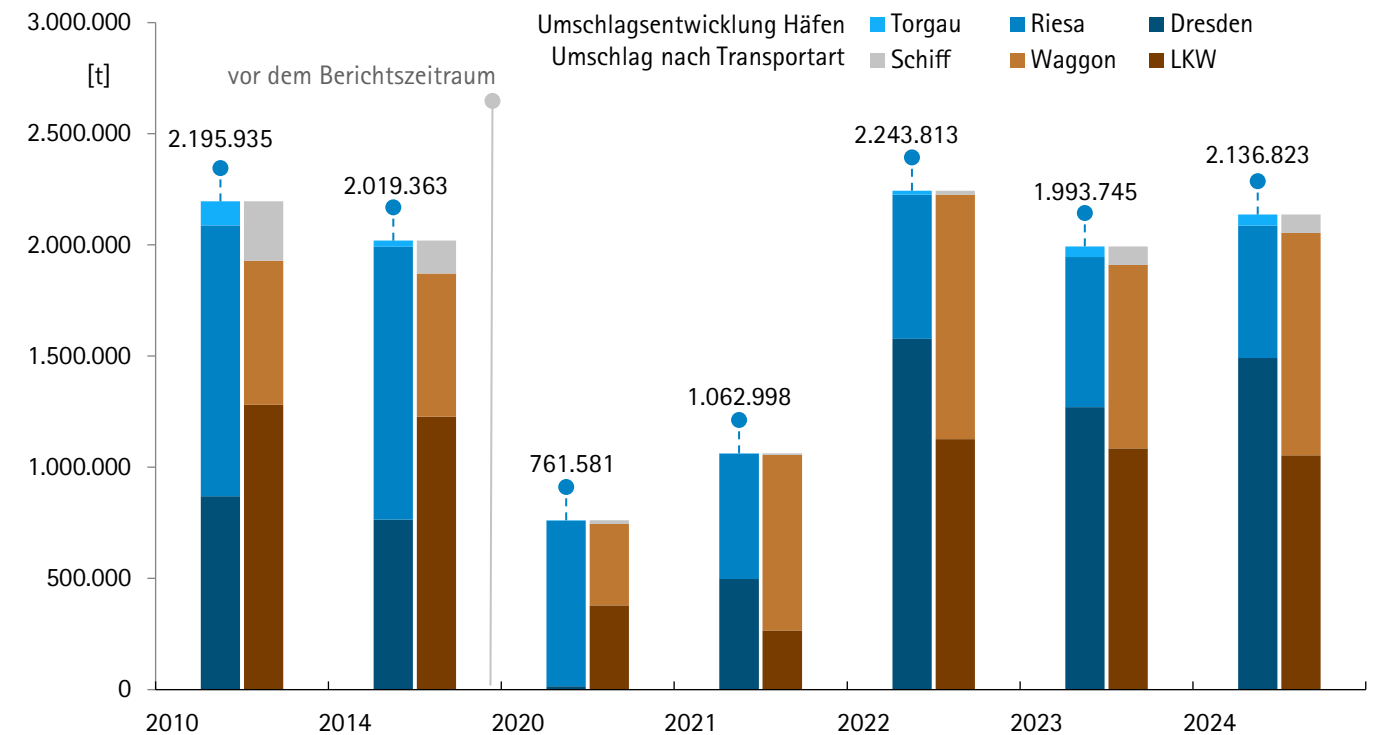
In Chemnitz steht darüber hinaus ein Railport zur Verfügung. Unternehmen, deren Versand- und Empfangsmengen unterhalb von Ganzzügen, Wagengruppen und Wagenladungen liegen und die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, bietet sich die Möglichkeit, logistische Dienstleistungen unter Nutzung der Eisenbahn „aus einer Hand“ zu erhalten.

Diese genannten Standorte erfüllen eine wichtige Funktion in der Abwicklung des Kombinierten Verkehrs und der Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße. Im Ergebnis verfügt der Freistaat über gesicherte Umschlagskapazitäten mit stabilen Verbindungen, um steigenden Anforderungen sächsischer Unternehmen an ihre Im- und Exportbeziehungen gerecht zu werden (G 3.7.4).

► Investitionen und Entwicklung der Hafenanlagen

Im Berichtszeitraum trug die SBO GmbH mit umfangreichen Investitionen aus Eigenmitteln und Bundesförderung zur Weiterentwicklung der Häfen zu trimodalen Umschlagplätzen bei. Wesentliche Investitionen waren dabei im Hafen Dresden die Beschaffung eines Krans für Schwergut bis zu 600t. Dieser dient z. B. für Projektladungen wie Turbinen, Transformatoren, Motoren (Z 3.6.4). Außerdem wurde ein TrailerPort errichtet. Im Hafen Riesa entstand eine Umschlagfläche für gefährliche Güter. Für den Ersatzneubau des neuen KV-Terminals mit einer Kapazität von 100.000 TEU pro Jahr liegt seit Oktober 2024 der Planfeststellungsbeschluss vor (Z 3.6.3, Z 3.7.3). Der Hafen Torgau ist seit 2019 als modernisierte Logistkdrehseibe der Region aktiv. Der Universalhafen wurde saniert und mit einer Kaimauer sowie einem Hydraulikkran ausgestattet. ■ SMIL

Abb. 3.2.4-2: Umschlagentwicklung der sächsischen Häfen sowie Umschlag nach Transportart in Tonnen



Quelle: SMIL, 2026