

# TESTING OF LOGISTICS CONCEPT FOR THE OEM FREIGHT LINER TRAIN ROSTOCK-SAXONY/CZECH REPUBLIC

---

D.T2.3.6

March 2022

---





This document was elaborated by

**LUB Consulting GmbH**  
Logistik und Betriebswirtschaft im Verkehrswesen ■

Palaisplatz 4  
D-01097 Dresden  
[www.lub-consulting.de](http://www.lub-consulting.de)

on behalf of



Magdeburger Straße 58  
D-01067 Dresden  
[www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)



---

## Table of contents

<b>1. Objectives .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Working group corridor train .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Requirements for the train concept .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Testing Results .....</b>	<b>6</b>
<b>4.1. Framework Conditions .....</b>	<b>6</b>
<b>4.2. Train operation .....</b>	<b>9</b>
<b>Annex: Press Review .....</b>	<b>12</b>



## 1. OBJECTIVES

Within the CORCAP project, a logistics concepts for new intermodal transport and logistics services along the OEM corridor were to be developed and tested. The focus is on the line from the Rostock seaport via Saxony to Ustecký kraj in the Czech Republic. It is based on analyses of the flow of goods and market potentials for selected goods and types of goods, destinations and intermodal nodes. Potential customers and transport service providers should be identified. All activities were part of the work package T2 (Multimodal freight transport pilot actions complementing OEM) of the project.

The main goal of this train concept is to address a wide variety of customers, goods and transport concepts in order to have a competitive offer for shipping by rail, which on the one hand contributes to the shift of goods traffic to the rails and on the other hand avoids or compensates weak points in the rail freight traffic system.

The basic idea pursued with this train concept essentially consists of the combination with existing services of wagonload traffic as well as intermodal traffic, based on the development of new potentials for rail freight traffic on the section Rostock-Berlin-Dresden-Ustí nad Labem of the OEM corridor East - Med. In addition, new opportunities are to be found to anchor the inland ports of the SBO Group and other logistics centres in the region better in the corridor.

Subject of this report is the documentation of the testing phase of the logistics concept of the new train service.

## 2. WORKING GROUP CORRIDOR TRAIN

Immediately after the start of the project, a working group of railway operators and logistics centres was formed, which usually meets monthly and was coordinated by LUB Consulting GmbH. Members of this working group are:

- Rostock Port GmbH
- Stena Line GmbH & Co. KG Rostock
- Saxon Inland Ports Oberelbe GmbH (SBO)
- Česko-saské přístavy s.r.o. (ČSP)
- RETRACK Germany GmbH / VTG Rail Logistics Deutschland GmbH
- LINEAS Germany GmbH

The CT operator LKW WALTER and Rail Cargo Group Germany GmbH as a further railway company are also involved via the partners Rostock Port and Stena Line. In this way, it was possible to include the existing transport offers in combined transport (CT) and wagonload transport (WLT) that are relevant for processing.

The working group has jointly observed and evaluated the market, analysed the potential quantities, inquired about potential customers and made contact with other transport service providers.

Due to the positive collaboration between the stakeholders, it was agreed to continue with the working group also beyond the runtime of the CORCAP project.



### 3. REQUIREMENTS FOR THE TRAIN CONCEPT

The main goal was to create a train concept that is competitive with continuous road freight transport. This means that not only the costs for the transport chain are decisive, but that - depending on the type of rail service - additional advantages and incentives for the modal shift should be created. These could be shorter or at least the same transit times or additional payload compared to road freight transport. In terms of transit time, costs and frequency, the cheapest concept will be the block train as a shuttle service between the departure and destination terminals with daily departures in each direction. However, this requires considerable volume flows. Particularly in combined transport for semi-trailers, swap bodies and containers, this consolidation can be achieved by getting ahead on the road to a conveniently located intermodal terminal. A similar concept applies to conventional wagonload trains when loading facilities in railway ports or inland ports are to be used as consolidation points.

In order to achieve higher frequencies, mixed conventional / intermodal trains are also being considered. However, this usually leads to longer transit times and higher operating costs, e.g. by additional train dispatches or intermediate stops. Finally, for conventional wagonload traffic, the integration of wagon groups or even individual wagons into existing networks linked to the Rostock port can be used as a first step for the implementation of a new service, but usually with longer transit times (only feasible for less time-sensitive goods). The explained relationships and framework conditions for the train concept are shown in Figure 1.

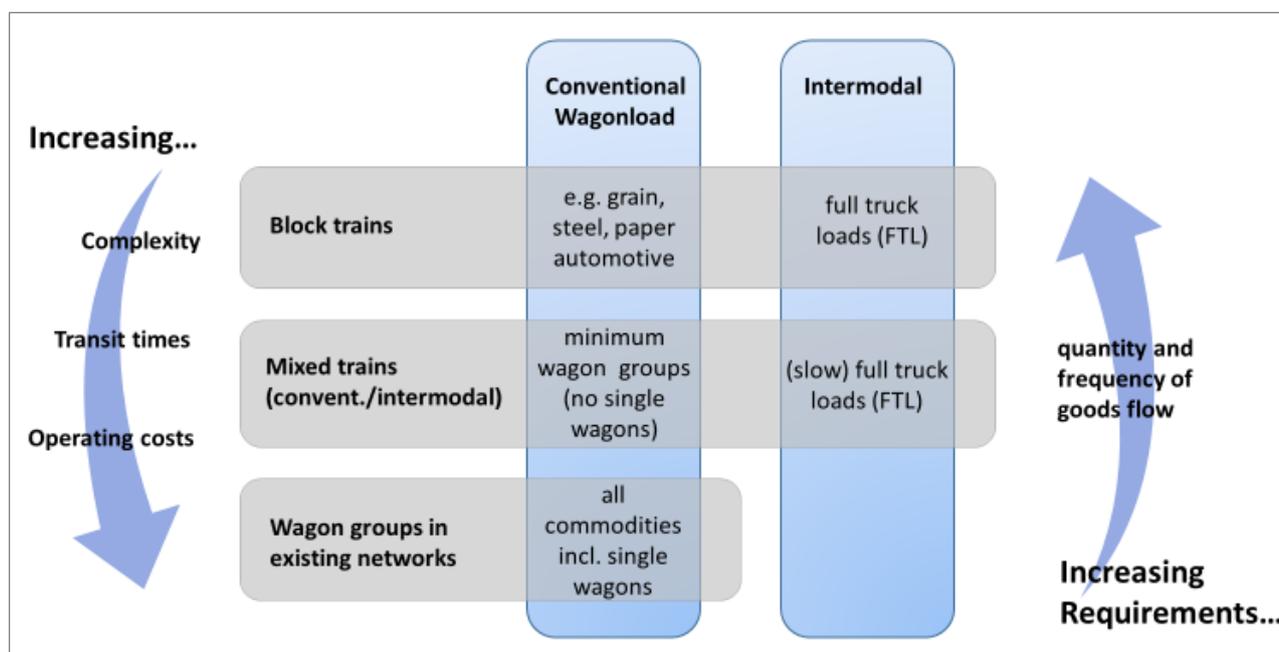


Figure 1: Framework conditions train concept

The train concept is aimed at customers in wagonload traffic with or without their own siding. In the case of an own siding, operation must be guaranteed in the immediate vicinity up to the next access or bundling point. For shippers without their own siding, the public loading lines of the German and Czech railway infrastructure companies DB Netze and Správa železnic are ideal. Since these systems usually do not have any stationary handling technology, this must be provided on an order-related basis. In contrast, the inland



ports in the investigation area have both stationary handling technology for bulk and general cargo as well as the technical options for moisture-proof handling and covered storage.

## 4. TESTING RESULTS

### 4.1. Framework Conditions

The main objective of the train concept is to combine a wide variety of customers, goods and transport concepts in order to have a competitive offer for shipping by rail, which on the one hand contributes to the shift of freight transport to rail and on the other hand avoids or compensates for weak points in the rail freight transport system.

The basic idea pursued with this train concept essentially consists of the combination with existing services of wagonload transport as well as intermodal transport, based on the development of new potentials for rail freight transport on the Rostock-Berlin-Dresden-Ustí nad Labem section of the OEM corridor. In addition, new possibilities were to be found to better anchor the inland ports of the SBO Group as well as other logistics centres in the region in the corridor.

In terms of transit time, cost and frequency, the most favourable concept will be the block train as a shuttle service between origin and destination terminals with daily departures in each direction. However, this requires significant volume flows, which were identified in the project and in partnership with the intermodal operator LKW WALTER.

On the one hand, the train concept is aimed at demanders in wagonload traffic with or without their own siding. In the case of own siding, service in the local area by rail to the next access or bundling point must be guaranteed. For shippers without their own siding, the public loading routes of the German or Czech railway infrastructure companies DB Netze and Správa železnic are available. As these facilities generally do not have stationary transshipment equipment, this must be provided on an order-by-order basis. On the other hand, the inland ports in the study area have both stationary transshipment technology for bulk and general cargo as well as the technical possibilities for wet-protected transshipment and covered storage.

On the other hand, as expected, the semi-trailer is the dominant loading vessel in road transport along the corridor axis towards Rostock. Combined transport (CT) transshipment terminals serve as access points for the rail transport of these loading units. When the working group started its activities, the following three routes were in operation on behalf of the CT operator LKW-WALTER, which have a direct transport-geographical connection to the study area and were therefore to be taken into account for the planning of services:

- Rostock-Lovosice (3 round trips per week)
- Rostock-Brno (3 round trips per week)
- Rostock-Curtici (1 round trip per week)

At the turn of the year 2020/21, a further destination with two weekly round trips was added with the connection between Rostock and Bratislava.

In order to relieve the terminal in Lovosice, which is reaching its capacity limits, and at the same time to develop transport potential in Saxony, a new CT relation for cranable semi-trailers between the Alberthafen Dresden and the seaport of Rostock was initiated for the operator LKW WALTER as part of the CORCAP



project. After intensive preparations in the 3rd and 4th quarters of 2020, trial operations with five round trips per week could be started in January 2021. Transshipment and parking of the trailers will temporarily take place on an area on the north shore of the port. In a next step, a trailer port is to be built on the opposite bank that will meet the current and future traffic requirements for both the existing and further CT routes.

The rail operators VTG and LINEAS involved in the working group already operate corridor trains in wagonload traffic on other transport axes. In combined transport (usually maritime container transport) there are similar systems with the exchange of wagon groups usually at a maximum of one intermediate station. In both types of transport, each intermediate stop extends the total transport time between the starting and end points of the connection and thus influences the competitiveness compared to through road transport.

The basic principle is a national or international connection between two major industrial centres with en-route drop-off stops. These en-route stops can be scheduled both regularly and as on-demand stops. In both cases, appropriate shunting capacities (e.g. subcontracted) must be provided. Should the set-down stops be located close to the main line, the mainline locomotive (e.g. in dual-mode design) can also be used for the "last mile".

In the context of corridor trains, the question of mixed trains of combined and wagonload traffic is also frequently discussed. According to the current state of knowledge, this is generally only successful if the usual and thus stricter time requirements in CT can be met and there are no significant time losses due to the provision of conventional wagons. This can be achieved if, as is the case at the Dresden-Friedrichstadt site, the railway station with train formation tracks, the CT facilities (freight village, port) and the wagonload traffic facilities (railport, loading road railway station) are located in the immediate vicinity of each other.

Up to now, the organisation of a corridor train has usually been carried out by one rail operator (e.g. rail forwarder, railway undertaking), which provides the services with its own or external traction and with its own wagon pool or the wagon fleet of its customers. In view of the partial geographical overlapping of several corridor train services, there are also approaches for cooperation between providers. In addition to the organisation of shunting capacities at the en-route stops, connection possibilities to connecting services or local distribution must be organised at the end points of corridor trains. Particularly in the case of international connections, where the rail operator offering the service only has limited shunting and local service capacities of its own in the destination or dispatch area, partnerships are used for this purpose.

As a result of the research carried out and the exchange of experience within the working group, a modular concept for the OEM corridor train is proposed. This consists of the following modules:

- Extension of existing offers
- Block trains in corridor sections
- Additional liner train

In general, a start should be made with the extension of existing offers. This applies in particular to the direct Vienna-Rostock-Scandinavia corridor train of Stena Line/RCA. Here it should be examined how many additional stops in the corridor are possible in order to be able to maintain the total journey time.

In the medium term, after further intensive market observation, customers are to be acquired in order to be able to realise a block train in the OEM corridor. Here, further train projects of the partners involved as well as the market study for corridor transports to and from Hungary/Turkey can be used.



In addition to the expansion of existing services, the establishment of an additional liner train is considered to be a goal in the medium term. The offer of an additional liner train should concentrate on wagonload traffic, as the market segment of combined transport is sufficiently covered.

The basic modalities for this have been agreed between the partners of the working group and the willingness to activate the corridor train concept under the condition of a sufficient initial capacity utilisation has been signalled. This is to be seen as an important result of the working group's activities and as a success factor for the implementation. While the operational integration of the identified access points is technically and economically feasible (among other things, due to the existing capacities of the partners with regard to shunting or short-range service), the challenge of a regular basic capacity utilisation of the liner train in both directions remains. If the train service is concentrated on wagonload traffic, a train frequency of one weekly round trip is considered sufficient. The following overview shows the capacities and competences of the partners for a corridor train service based on a division of labour. The partners have declared their willingness to continue the work of the working group at least until the end of the project period or possibly beyond with the aim of implementing the train concept.

Before the start of the CORCAP project, the focus of the business activities of Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) was on combined transport in the port of Riesa. Here, the company operates a trimodal container terminal with regular rail and ship connections to the Port of Hamburg. In 2019, a total of around 44,000 TEU were handled here with both modes of transport. This figure is slightly above the level of the two previous years. Although there was a decline in throughput to around 32,000 TEU in 2021 due to the pandemic, the terminal has reached its capacity limit and is to be replaced by a much more efficient facility.

Although the Alberthafen Dresden on the north bank also has the basic technical prerequisites with two cranes and adjacent rail facilities as well as handling areas, CT handling in Dresden in recent years has concentrated on the rail-road handling facility in the core area of the neighbouring freight transport centre (GVZ). Following the successful establishment of this terminal in maritime CT (seaport-hinterland traffic), there is also an increasing demand for continental traffic. In addition to a regular connection to Osnabrück, a CT bundling concept for cross-border logistics chains has been established here since 2018: Smart Rail Logistics GmbH, a joint venture between L.I.T. Spedition GmbH and the rail transport company Captrain Deutschland GmbH, has been operating a CT train connection between the Dresden freight transport centre (GVZ) and the Volkswagen plant in Emden since 2018. For this purpose, truck transports exclusively from Volkswagen suppliers in the north of the Czech Republic, southern Poland, Saxony and Thuringia are bundled in Dresden. Loading onto the train, which commutes to Emden three times a week, takes place in so-called jumbo swap bodies, which enable the volume transports common in the automotive industry.

Other CT operators are also increasingly orienting themselves towards Dresden as a geographically favourable bundling point for shifting cross-border HGV transports from/to the Czech Republic or Poland to rail. However, demand in this area is almost exclusively concentrated on cranable semi-trailers as the common loading vessel in international transport with Eastern Europe. For example, the operator HUPAC carried out test transports to Geleen (NL) in 2019, but has since discontinued them due to a lack of space in the terminal for temporary storage of the trailers.



## 4.2. Train operation

Within the framework of the project corridor train working group, discussions were held with the CT operator LKW WALTER regarding CT relations to Rostock. After a detailed examination of the variants described, the establishment of a trailer port in the Alberthafen specially designed for the handling of cranable semi-trailers was favoured. In addition to the comparable traffic development with the CT terminal, the availability of a sufficiently large area for handling and interim storage of the trailers as well as the usability of existing tracks in the quay area speak in favour of this location.

Since January 2021, trains for the Dresden-Rostock-Scandinavia route have been loaded daily in the Alberthafen Dresden, providing direct connections between the southern regions of Sweden and Denmark and Saxony and the Czech Republic. The transit time between Dresden and Rostock is about six hours, thus competitive with road haulage. SBO invested approximately 0.5 million EUR in IT, handling equipment and provision of the required port areas.

In September 2021, the service was expanded to include the Dresden-Curtici (Romania) route, so that south-eastern Europe also has a direct train connection to the Baltic region via Saxony. Currently, 12 trains a week are handled at the Alberthafen Dresden trailer port from Monday to Sunday in a 3-shift system. SBO implement a dedicated IT support system for processing the inbound and outbound data of trailers and trains.

An important factor for the ultimately successful implementation of the project was access to the Czech market via the SBO's subsidiary Česko-Saské Přístavy (ČSP) with its ports in Děčín and Lovosice. Since the majority of the users of this transport route are on Czech territory, SBO's market knowledge and market access was a great advantage and ultimately also the decisive factor that LKW WALTER decided in favour of SBO as a service provider. In addition, Dresden is an excellent location as a transshipment point, as the port is conveniently connected to the A4/A13/A14/A17 motorways as transport routes to Western Europe, Poland and the Czech Republic.

Upon arrival of the first train from Curtici on 8<sup>th</sup> September 2021, the Saxon State Secretary for Digitalisation and Mobility summarized the implementation of the train concept as part of the CORCAP project as follows:

“Getting more goods traffic from road to rail is an important component of the transport and climate change. This relieves the motorways and is extremely climate-friendly in comparison. That's why I'm very happy about the commitment of the SBO together with LKW WALTER to offer the logistics companies an economically competitive alternative to road-bound freight transport here in the trailer port. The new connection now links the southern Scandinavian region with South Eastern Europe via Saxony.”

The following two pictures show impressions from the arrival of the first train from Curtici to Dresden and of the corresponding ceremony.



Figure 2: First arrival of the CT train from Curtici (Romania) at the north bank of Alberthafen Dresden on 8<sup>th</sup> September 2021



Figure 3: Ceremony for the Curtici train arrival in Alberthafen Dresden on 8<sup>th</sup> September 2021

In a next step, two additional routes, one domestic and one international, are planned to be added. In order to be able to cope with the increasing demand for rail transport and traffic shifts, SBO intends to build a new trailer port on the south side of the Port of Dresden, planned to be operational from 2023. This will be able to handle up to 50,000 trailers per year in the future. The following two pictures provide an overview of the current and future situation of intermodal handling in the port.



Figure 4: Aerial view of Alberthafen Dresden with transshipment areas on the north bank (right) and south bank (left)



Figure 5: Visualisation of the planned trailer port on the south bank of Dresden's Alberthafen



**ANNEX: PRESS REVIEW**



Umschlag der Sattelaufzieger am Nordkai des Alberthafens Dresden

## SBO-Alberthafen Dresden nun „Trailer Port“

# Trailer-Bahn-Shuttle

Seit dem 1. Januar 2021 werden fünfmal in der Woche unbegleitete Sattelaufzieger fahrplanmäßig zwischen dem Alberthafen Dresden-Friedrichstadt und dem Seehafen Rostock per Bahn-Shuttle transportiert. Mit dieser Verkehrsverlagerung, von der Straße auf die Schiene, ist nun etwa Südschweden von Prag und Nordböhmen aus für den kombinierten Verkehr in 16 Stunden zu erreichen. Als Gesamtlogistiker sind die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO) hierbei für den österreichischen Kombiverkehrsspezialisten LKW Walter tätig, mit dem ein entsprechender Kooperationsvertrag geschlossen wurde.

Mit dieser neuen Direktzugverbindung, die in Rostock mit den Fähr- und RoRo-Verbindungen nach Schweden, Finnland und Dänemark abgestimmt ist, erhöht sich die Attraktivität des Dresdner Elbhafens als leistungsfähiger multimodaler Umschlagplatz, der eben nicht nur „Bahnhof der Wasserstraße“ ist. Im SuT-Gespräch wies Dipl.-Ing. Heiko Loroff, Geschäftsführer der SBO sowie der Cesko-Saské- Prístavy s.r.o., darauf hin, dass diese Verkehrsverlagerung von zurzeit wöchentlich 360 Trailern auf die Schiene auch dazu beiträgt, eine Zielsetzung des Kooperationsvertrages des bis 2024 im Freistaat Sachsen regierenden Bündnisses aus CDU, Grünen und SPD mit zu erfüllen. Dieses Bündnis will dafür sorgen, dass zukünftig mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Auch sollen Instrumente, wie die Rollende Landstraße, Railports und die Funktion der Güterverkehrszentren gestärkt werden. Immerhin bewirkt allein die von den Sächsischen Binnenhäfen in Kooperation mit LKW Walter initiierte Trailer- Bahnshuttle-Verbindung zwischen dem Nordkai des Dresdner Alberthafens und dem Hafen Rostock, dass deutsche Autobahnen jährlich von einer Lkw-Schlange von etwa 400 km befreit werden; kein Verkehrsstau, der die Pünktlichkeit des Transportes beeinflusst. Ebenso müssen Lkw-Fahrer auf dieser Strecke nun nicht mehr „auf dem Bock“ sitzen und um ihre Ruhezeiten bangen. Der Fahrplan sieht vor, dass an den wöchentlich fünf Verkehrstagen der Shuttle-Ganzzug jeweils um 18 Uhr den Dresdner Hafen erreicht. Gezogen von einer Bombardier TRAXX AC3 Last-Mile-Lokomotive (LM), wird der nicht elektrifizierte Streckenabschnitt am Ladekai ohne Unterbrechung



TrailerPort Alberhafen - Sattelaufzieger wird direkt auf Bahn verladen | Bild: SMWA

erreicht. Zusatzdiesel und Antriebsbatterie machen dies möglich, wobei die Lok auch mit einer Fernsteuerung für den Rangierbetrieb ausgerüstet ist. Die Entladung der ankommenden Züge, wie auch die Neubeladung des Zuges mit den bereitstehenden Trailern, erfolgt mittels Reachstacker und Terminal-Zugmaschine, die genau wie auch der Lokführerstand miteinander digital vernetzt sind. „Besonders stolz bin ich auch darauf, dass wir mit eigenen Kräften dazu eine hafenspezifische IT-Lösung des Umschlages erarbeitet haben, die sich nun in der täglichen Praxis bewährt“, hob Geschäftsführer Loroff hervor. Die Güterwagen des Bahn-Shuttles müssen in fünf Stunden ent- und beladen sein, damit der Fahrplan



Einfahrt des Güterzuges mit Sattelaufliegern | Bild: SMWA



Heiko Loroff beim SUT-Gespräch | Bilder: Prof. Heinrich

auf den DB-Strecken eingehalten wird. Dabei ist gesichert, dass „jeder Trailer, der bis 22 Uhr unser Terminal im Alberthafen erreicht, auch um 23 Uhr abgehend nach Rostock mit verladen wird“. Vor Abfahrt des Zuges erhält der LM-Lokführer digital die komplette Zugliste mit automatisierter Berechnung der Lastverteilung zur Bremswegbestimmung. „Unsere Mitarbeiter im Alberthafen, die nun vollzählig wieder in Dresden eingesetzt werden können, sind durch die neuen Arbeitsanforderungen, welche die hafenspezifische IT-Lösung mit sich bringt, hoch motiviert und ständig bemüht, den Umschlagprozess weiter zu optimieren“, so Loroff auch mit Blick in die nahe Zukunft. Denn schon jetzt ist abzusehen, dass die am Umschlagareal des Nordkais im Dresdner Elbhafen zur Verfügung stehenden Gleislängen und die geschaffenen Aufstellflächen für die Sattelaufleger künftig nicht ausreichen werden, um bei wachsendem Verkehrsaufkommen weiterhin eine wirtschaftlich effiziente Verladung von der Bahn auf die Straße zu sichern. „Bei uns im Unternehmen läuft bereits die Planung am Südkai des Dresdner Hafens ein neues Umschlagterminal Bahn-Lkw zu schaffen, an welchem sowohl wesentlich mehr Aufstellflächen für Lkw und Trailer vorhanden sein werden, als auch Gleislängen für 630-m-Züge zur Verfügung stehen. Für die bahnsseitige Genehmigung dieses „Trailer Port“ haben wir bereits die Zusage des Eisenbahnbundesamtes erhalten, sodass wir von einer Inbetriebnahme in 2022 ausgehen“, versicherte Loroff.

Gleichzeitig betont er, dass die bestehenden Häfen, besonders auch die SBO-Häfen in Dresden und Lovosice (CZ) mit ihrer hervorragenden verkehrlichen Landanbindung über unmittelbare Autobahnanschlüsse, prädestiniert sind, zukünftig einen größeren Beitrag zur Absicherung der politisch gewollten Verkehrsverlagerung auf Schiene und Wasserstraße zu leisten. Hier stehen trimodal angebundene und bereits seit über 100 Jahren versiegelte Gewerbeflächen bereit, einen Verkehrsträgerwechsel effektiv zu realisieren, ohne dass Ackerflächen oder Wald in Anspruch genommen und kostspielig neue Schienen- sowie Straßenanschlüsse geschaffen werden müssen. „Zu sehr dominiert in den Köpfen noch die Vorstellung, dass „Hafen“ fokussiert nur auf Schiffumschlag wahrgenommen wird und seine Funktion als Gesamtlogistiker für einen dort stattfindenden multimodalen Verkehrsträgerwechsel nicht erkannt wird“ vermutet Loroff angesichts des nach über einjähriger, kooperativ mit dem KV-Spezialisten LKW Walter durchgeführter Vorbereitungsarbeiten erfolgreichen Starts des Trailer-Bahn-Shuttels Dresden-Rostock-Dresden. Für die angestrebte Verkehrswende bieten besonders auch die Binnenhäfen noch reichlich Potenzial, durch hier stattfindenden Verkehrsträgerwechsel vom Lkw nicht nur aufs Schiff, sondern zunehmend auch auf einen fahrplanmäßigen Schienenverkehr, die Fernstraßen effektiv zu entlasten.

**Prof. Dr. Fritz Heinrich**

## Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Hafen Dresden

- **Transport & Logistik**
- **Umschlag & Lagerung**
- **KV-Terminal Riesa**
- **Montagehalle**
- **Containerservice**
- **Liniendienste**
- **Vermietung**



Hafen Riesa



[www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)



# Medieninformation

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Ihr Ansprechpartner**

Jens Jungmann

**Durchwahl**

Telefon +49 351 564 80600

Telefax +49 351 564 80680

presse@smwa.sachsen.de\*

10.02.2021

## TrailerPort Alberthafen Dresden: Von der Straße auf die Schiene nach Skandinavien

Mit der Abfertigung und Verladung von Sattelaufliegern, auch Trailer genannt, auf die Schiene verfügt die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) über eine neue umweltfreundliche Transportalternative in ihrem Portfolio. Seit Jahresanfang verkehrt täglich ein Zug mit Trailern auf der Strecke Dresden – Rostock – Dresden. Betreiber des Zuges ist die in Österreich ansässige LKW Walter Internationale Transportorganisation AG.

Die Zielorte der Trailer sind in Skandinavien, Sachsen, Tschechien und auch in Polen. Die Transportzeit zwischen dem TrailerPort Alberthafen Dresden und dem Hafen in Rostock beträgt sechs Stunden. In Rostock werden die Trailer direkt auf die Fähren nach Skandinavien weiterverladen. Somit sind innerhalb von 16 Stunden die südlichen Regionen Schwedens und Dänemarks direkt an Sachsen, Tschechien und auch Polen angebunden.

Verkehrsminister Martin Dulig: »Mit diesem neuen Angebot im Alberthafen Dresden können Sattelaufleger direkt auf die Bahn verladen werden – werden schnell und ökologisch auf einer »Rollenden Autobahn« transportiert. Mit dem Umschlag von Trailern im Binnenhafen Dresden und Überseehafen Rostock leisten die Partner damit einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Gütertransporten auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene, tragen so zur Entlastung unserer Straßen bei und stärken die multimodale Transportkette. Natürlich wünschen wir uns, dass weitere Unternehmen dieses Angebot nutzen und wir den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zugunsten der Entlastung der Autobahnen noch erhöhen können.«

Ende 2019 nahm die SBO im Rahmen des EU-Projektes CorCap\* mit ihrer tschechischen Tochtergesellschaft CSP und Rostock Ports Kontakt zum Unternehmen LKW Walter auf. Gemeinsam konnte die Idee für einen TrailerPort entwickelt werden, der jetzt in die praktische Umsetzung gelangte. Neben der Nutzung bestehender Infrastruktur investierte die

**Hausanschrift:**

**Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und  
Verkehr**

Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)

Zu erreichen ab Bahnhof  
Dresden-Neustadt mit den  
Straßenbahnlinien 3 und 9, ab  
Dresden-Hauptbahnhof mit den  
Linien 3, 7 und 8. Haltestelle  
Carolaplatz.

\* Kein Zugang für verschlüsselte  
elektronische Dokumente. Zugang  
für qualifiziert elektronisch signierte  
Dokumente nur unter den auf  
[www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html](http://www.lsf.sachsen.de/eSignatur.html)  
vermerkten Voraussetzungen.

SBO ca. 500.000 Euro aus Eigenmitteln in die Bereiche IT, Abfertigung, Flächenbereitstellung und Umschlagtechnik.

SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff: »Im Zuge der Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung kommt den Binnenhäfen in ganz Europa derzeit eine besondere Bedeutung zu. Die Häfen verfügen bereits über die notwendige Infrastruktur, Technik und das geschulte Personal. Sie befinden sich an schon bestehenden Logistikknotenpunkten und haben somit die entsprechenden Möglichkeiten zur schnellen Umsetzung von Verlagerungsprojekten.«

Ein wichtiger Faktor für die letztlich erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens war der Zugang zum tschechischen Markt über die Tochtergesellschaft CSP mit Ihren Häfen Decin und Lovosice. Da ein Großteil der Nutzer dieser Verkehrslinie auf tschechischem Gebiet liegt, ist hier die Marktkenntnis und der Marktzugang der SBO von großem Vorteil gewesen und hat schlussendlich auch den Ausschlag gegeben, dass sich LKW Walter für die SBO als ganzheitlichen Dienstleister entschieden hat. Zudem eignet sich der Standort Dresden hervorragend als Umschlagplatz, da die Stadt verkehrsgünstig an den Autobahnen A4/A13/A14/A17 als Verkehrswege in Richtung Polen und Tschechien liegt.

- CorCap steht als Synonym für «Capitalising TEN-T corridors for regional development and logistics» und befasst sich mit der Verbesserung der Verkehrsverbindungen im Orient/East-Med-Korridor (OEM), der im Transeuropäischen Verkehrsnetz TEN-V u.a. von den deutschen See- und Binnenhäfen über die Tschechische und Slowakische Republik nach Ungarn verläuft. Das Projekt startete im April 2019 und wird voraussichtlich 2022 abgeschlossen sein. Der OEM-Korridor verbindet Mittel- und Südosteuropa. Aufgrund der sich abzeichnenden Engpässe im Abschnitt Dresden-Prag und der begrenzten Kapazität entlang alternativer TEN-V-Korridore, welche über den Knoten Wien betrieben werden, sind dringend Maßnahmen erforderlich, um den multimodalen Zugang zu den Bahn- und Binnenschiffsverkehren zu verbessern.

Hintergrund SBO:

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ist ein multimodales Logistikunternehmen und betreibt sechs eigene Binnenhäfen entlang der Oberelbe: Dresden, Riesa, Torgau, Dessau-Roßlau, Decin (CZ) und Lovosice (CZ). Jeder der Standorte bietet trimodale Umschlagmöglichkeiten, sodass die Verkehrsträger Binnenschiff, Eisenbahn und Lkw optimal kombiniert werden können, um zuverlässige Transportketten sicherzustellen.

Pressekontakt:

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

Mandy Hofmann

Tel.: 0351 / 49 82 – 263

E-Mail: [mandy.hofmann@binnenhafen-sachsen.de](mailto:mandy.hofmann@binnenhafen-sachsen.de)

Internet: [www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)

## Anlagen:

Als Anlagen sind ein Kurzvideo sowie eine Auswahl an Bildern enthalten (Copyright SMWA). Sollten Sie eine höhere Auflösung der Bilder benötigen, schreiben Sie uns bitte eine kurze Mail an [presse@smwa.sachsen.de](mailto:presse@smwa.sachsen.de).

## Medien:

Foto: TrailerPort Alberhafen - Sattelaufleger wird direkt auf Bahn verladen

Foto: TrailerPort Alberhafen – Einfahrt Güterzug mit Sattelauflegern

Foto: TrailerPort Alberhafen - Sattelaufleger wird direkt auf Bahn verladen

Foto: TrailerPort Alberhafen - Sattelaufleger wird direkt auf Bahn verladen

## Links:

Video „TrailerPort Alberhafen - Von der Straße auf die Schiene“

[DVZ - Deutsche Verkehrs-Zeitung](#) > [Land](#) > [Dresden will Trailerumschlag ausbauen](#)



## Dresden will Trailerumschlag ausbauen

Der Trailerport im Alberthafen in Dresden (Foto: SBO)

01. Februar 2022 (aktualisiert am 07. Februar 2022 12:00)

**M**it der Abfertigung und Verladung von Sattelaufiegern auf die Schiene ist der Hafenverbund Sächsische Binnenhäfen Oberelbe (SBO) 2021 sehr erfolgreich gewesen. So erfolgreich, dass Angebot und Kapazität in diesem Jahr noch ausgebaut werden. Das kündigte Geschäftsführer Heiko Loroff an. Mit dem sogenannten Trailerport im Dresdener Alberthafen sind die SBO 2019 an den Start gegangen. Dabei geht es um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene in Binnenhäfen. Derzeit werden im Trailerport wöchentlich zwölf Züge von Montag bis Sonntag im 3-Schicht-System abgefertigt, die auf den Relationen Dresden - Rostock - Dresden und Dresden - Curtici (RO) -Dresden verkehren. Betreiber der Trailerzüge ist die in Österreich ansässige LKW Walter Internationale Transportorganisation.

Mit dem Konzept des Trailerports gelang es dem Hafenverbund 2021 mehr als 24.000 Sattelaufleger von der Straße auf die Schiene zu verladen. Das entspricht einem Ladungsaufkommen von rund

500.000 Tonnen. Damit hat dieser Sektor auch einen gehörigen Anteil am Rekordergebnis der SBO beim Güterverkehr per Eisenbahn. Der Hafenverbund konnte mit insgesamt 1,26 Millionen Tonnen transportierter Waren per Waggon eine deutliche Steigerung von 65,8 Prozent gegenüber 2020 verzeichnen.

Basierend auf dem Erfolg des vergangenen Jahres sollen 2022 zwei weitere Relationen, hinzukommen, für deren Ablauf auch Lkw-Walter zuständig ist. Heiko Loroff sagte der DVZ auf Nachfrage, dass es sich um eine direkte Verbindung mit Südeuropa und eine mit Westeuropa handeln wird, wobei letztere auch einen innerdeutschen Teilabschnitt hat. Um die steigende Nachfrage nach Bahntransporten und Verkehrsverlagerungen bewältigen zu können, plant die SBO bis 2023 die Errichtung eines neuen Trailerports auf der Südseite des Hafens Dresden. Mit 20.000 Quadratmetern bietet er wesentlich mehr Umschlag und Aufstellfläche als der derzeitige Trailerport mit 7.000 Quadratmetern. Damit können künftig bis zu 50.000 Trailer pro Jahr umgeschlagen werden. Die Investition in Höhe von circa 3,4 Millionen Euro werden die SBO zum Teil aus Eigenmitteln finanzieren. Außerdem gibt es eine KV-Förderung.

## **Corona-Auswirkungen eingedämmt**

Die Nachfrage nach Bahntransporten und nach Lösungen zur Verlagerung haben dem Hafenverbund 2021 das beste Umschlagresultat seit 1990 beschert. Mit den am Dienstag präsentierten Zahlen wird sogar das bisherige Rekordresultat des Jahres 2019 übertroffen. Insgesamt wurden an den Standorten Dresden, Riesa, Torgau, Mühlberg, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau 3,16 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen - das sind 19,7 Prozent mehr als im Vorjahr und 3,1 Prozent mehr als 2019. Dank vielfältiger trimodaler Logistikangebote aus einer Hand konnten die Auswirkungen des zweiten turbulenten Corona-Jahres für die Anlieger und den Hafenbetreiber begrenzt werden. „Damit bleibt der Hafenverbund auf Erfolgskurs“, so Loroff. Er geht davon aus, dass es auch wirtschaftlich eines der besten Jahre war, mit einem deutlichen Wachstum und Jahresüberschuss im Betriebsergebnis.

Die drei sächsischen Häfen Dresden, Riesa und Torgau erzielten mit 2,28 Millionen Tonnen Güterumschlag das zweitbeste Ergebnis seit 1990. Das entspricht einer Steigerung von 22 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Auch hier konnte der Bahnumschlag mit einer Steigerung von 80,3 Prozent gegenüber 2020 besonders stark zulegen. Dadurch wurde sogar der coronabedingte Rückgang im Schiffsumschlag auf 76.669 Tonnen (minus 31,8 Prozent) vollumfänglich kompensiert.

Mit den Auswirkungen der Corona-Pandemie hatte der Containerumschlag im Hafen Riesa zu kämpfen. Dort wurden 31.703 TEU umgeschlagen - ein Rückgang von 4.727 TEU (minus 13 Prozent) gegenüber dem Vorjahr. Die Container werden zweimal wöchentlich per Binnenschiff und fünfmal wöchentlich mit der Ganzzugverbindung Albatros-Express zwischen Riesa und Hamburg/Bremerhaven im Nachtsprung transportiert.

## **Gute Wassersituation auf der Elbe**

Aber nicht nur der Containerverkehr litt unter den Folgen der Pandemie. Verschiebungen der Logistikketten führten dazu, dass Schiffstransporte im konventionellen Bereich (Massen- und Schüttgüter) kaum noch nachgefragt wurden und massiv zurückgegangen sind. Damit stehen die Elbe-

Häfen jedoch nicht allein da, sondern die Einschränkungen sind in fast allen Binnenhäfen in Deutschland und Europa spürbar. Die Stabilisierung der Logistikketten hängt eng mit dem weiteren Pandemieverlauf zusammen. Bei den SBO-Häfen ist die rückläufige Entwicklung indes besonders bedauerlich, weil die Elbe 2021 fast durchgehend schiffbar war, so dass in den Häfen Dresden und Lovosice zahlreiche Schwergut- und Projektladungen, wie Turbinen, Transformatoren, Motoren und Generatoren, verladen werden konnten.

**Artikel**von Jan Peter Naumann

---

# SBO setzt auf den neuen TrailerPort

Zeitweise brummte der Schiffsumschlag an der Oberelbe, doch am Ende sorgten die Corona-Krise und Wetterkapirolen für Einbußen. Mit dem Bahn-Angebot im Dresdner Alberhafen setzt der Hafenverbund verstärkt auf die Schiene. Von *Christian Knoll*

Die Folgen der Corona-Pandemie haben sich im Jahr 2020 deutlich auf den Güterumschlag des Hafenverbundes der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) ausgewirkt: Insgesamt wurden 2,64 Mio. t Güter an den sieben Standorten umgeschlagen.

Das bedeutet ein Minus von -13,8% gegenüber 2019, dem absoluten Rekordjahr, und entspricht dem Niveau der Jahre 2016–2018. Zum SBO-Verbund gehören die deutschen Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Mühlberg und Dessau-Roßlau sowie Decin und Lovosice auf tschechischer Seite.

Auch der Containerumschlag in Riesa hat den Angaben zufolge unter den wirtschaftlichen Schwankungen gelitten. 2020 wurden insgesamt 36.430 TEU umgeschlagen – ein Rückgang von 7.913 TEU (-17,8%) gegenüber dem Spitzenwert von 2019. Container werden zweimal wöchentlich per Binnenschiff und fünfmal wöchentlich mit der Ganzzugverbindung AlbatrosExpress von Riesa aus nach Hamburg/Bremerhaven im Nachtsprung transportiert.

Umschlag in t	Schiff	Bahn	Lkw	Gesamt	2019
SBO	63.990	533.626	1.272.763	<b>1.870.379</b>	<b>-444.171</b>
CSP s.r.o.	11.231	149.827	249.634	<b>410.692</b>	76.651
IHR GmbH	36.928	75.245	244.149	<b>356.322</b>	<b>-54.872</b>
<b>Gesamt</b>	<b>112.149</b>	<b>758.698</b>	<b>1.766.546</b>	<b>2.637.393</b>	<b>-422.392</b>

Nachdem die Oberelbe-Häfen zu Beginn der Corona-Zeit die steigende Nachfrage nach Schiffstransporten kaum abdecken konnten, mussten sie ab Mitte April wieder mit sehr niedrigen Wasserständen der Elbe und den Lockdown-Effekten kämpfen, die zu einer zeitweiligen Einstellung der Binnenschifffahrt aus wirtschaftlichen Gründen führten. Im Verlauf des Sommers sorgte der ungewöhnlich gute Elbpegel für eine kurzzeitige Belebung des Schiffsverkehrs. So seien im Juli im Hafen Dresden zahlreiche Projektladungen, wie Turbinen, Transformatoren, Motoren und Generatoren, verladen worden, heißt es.

Insgesamt ging der wasserseitige Güterumschlag in den Oberelbe-Häfen al-

lerdings um -13% auf 112.000 t zurück. Zu den per Schiff transportierten Gütern gehörten vor allem Container, Getreide, Sojaschrot, Düngemittel, Schrott und Projektladungen.

## TrailerPort startet im Alberhafen

Mit der Abfertigung und Verladung von Sattelaufliegern (Trailer) auf die Schiene verfügen die Sächsischen Binnenhäfen künftig über eine neue umweltfreundliche Transportalternative in ihrem Portfolio. Seit Jahresanfang pendelt täglich ein Zug zwischen Dresden und dem Ostseehafen Rostock. Betreiber des Zuges ist die in Österreich ansässige Spedition Lkw Walter.

Die Transportzeit vom TrailerPort Alberhafen Dresden an die Ostsee liegt bei



Eine rund 500 t schwere Turbine wird am Schwergut-Terminal Dresden verladen

© SBO



Am neuen TrailerPort im Dresdner Alberthafen wird ein Sattelaufleger direkt auf den Zug nach Rostock verladen

sechs Stunden. In Rostock werden die Trailer direkt auf Fähren nach Skandinavien weiterverladen – somit sind die südlichen Regionen Schwedens und Dänemarks direkt an Sachsen, Tschechien und auch Polen angebunden. »Das ist ein wichtiger Beitrag zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene«, sagt Sachsens Verkehrsminister Martin Dulig.

Das Vorhaben war bereits Ende 2019 im Rahmen des EU-Projekts »CorCap« (Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-V)

angeschoben worden. Die SBO hat rund 500.000 € in IT, Flächenbereitstellung und Umschlagtechnik investiert. Ein wichtiger Faktor sei zudem der Zugang zum tschechischen Markt über die Tochtergesellschaft CSP gewesen.

Deren beiden Häfen Decin und Lovosice konnten ihren Güterumschlag gegen den Trend um knapp 23 % steigern. Besonders der Güterverkehr per Eisenbahn trug wesentlich dazu bei. So wurden im Hafen Decin 87,7 % mehr Güter per Waggon um-

geschlagen, in Lovosice blieb der Bahnumschlag stabil auf Vorjahresniveau (-0,2 %). Zu den auf der Schiene transportierten Gütern gehörten Schrott, Sojaschrot, Düngemittel und Getreide.

Für das geplante neue Containerterminal in Riesa wurden jüngst die Pläne ausgelegt. Der Umschlagkapazität soll von 44.000 TEU auf 100.000 TEU pro Jahr steigen. Bisher fehlt für das rund 24 Mio. € teure Vorhaben noch die Genehmigung der zuständigen Landesdirektion. ■

## Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Hafen Dresden

- Transport & Logistik
- Umschlag & Lagerung
- KV-Terminal Riesa
- Montagehalle
- Containerservice
- Liniendienste
- Vermietung



Hafen Riesa



[www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)



SBO-Hafengruppe sichert Handlungsfähigkeit der Wirtschaft an der Oberelbe

# Innovative Logistikkonzepte für Sachsen und Böhmen

*Die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe (SBO), zu der die Elbe-Häfen in Dresden, Riesa, Torgau, Mühlberg, Dessau-Roßlau sowie Decín und Lovosice gehören, verzeichnete in 2020 einen Rückgang des Umschlages gegenüber dem Rekordvorjahr um 13,8 % auf 2,64 Mio. t. Mit innovativen Logistikkonzepten und der jederzeitigen Verfügbarkeit der trimodalen Häfen konnte die Handlungsfähigkeit der Wirtschaftsunternehmen in der deutsch-tschechischen Grenzregion gesichert werden.*

Im Gespräch mit SUT weist SBO-Geschäftsführer Dipl.-Ing. Heiko Loroff darauf hin, dass bei differenzierter Betrachtung des rückläufigen Gesamtumschlages 2020 der SBO-Gruppe bei nahezu unverändertem Modalsplit (4% Schiff, 30% Eisenbahn, 66% LKW) auch unterschiedliche Entwicklungen in einzelnen Häfen sichtbar geworden sind.

## 23 % Wachstum in Decín und Lovosice

So konnte z.B. der Güterumschlag in den tschechischen Häfen Decín und Lovosice um 23 % gesteigert werden. Obwohl durch fehlendes Wasser und fehlenden Schiffsraum der Schiffsumschlag um 38 % einbrach, wurde in den CSP-Häfen der Eisenbahnumschlag um 15 % und der LKW-Umschlag um 41 % gesteigert, was eine erhebliche Neuorganisation der Gesamtlogistik in der SBO-Gruppe erforderte. Dabei habe die zweigleisige Bahntrasse zwischen Decín und Dresden ihre Kapazitätsgrenze seit Jahren erreicht, so Loroff. Umso erfreulicher ist es, dass die Tschechischen Bahnen in den nächsten Jahren die Schienenanbindung des Elbkais in Decín-Loubi deutlich verbessern werden. Dabei ist vorgesehen, dass sowohl das durch einen Tunnel führende Anschlussgleis und der Tunnel selbst als auch die über die Elbe führende Eisenbahnbrücke rekonstruiert und modernisiert werden. Auch für den SBO-Hafen in Dresden wurde während der Pandemie besonders sichtbar, dass eine deutliche Erhöhung der Kapazität der Schieneninfrastruktur erforderlich ist, um weitere Verkehrsverlagerungen von der Straße wirtschaftlich zu sichern.



CSP-Hafenleiterin Petra Gruberova und SBO/CSP-Geschäftsführer Heiko Loroff erläutern die Planung der neuen Gleisanlagen im Hafen Lovosice

## Neue Terminals in Dresden und Riesa

Um die wachsende Nachfrage nach Kombiverkehrstransporten von Containern und Trailern per Bahn und Schiff in den sächsischen Oberelbe-Häfen zu halten, muss nach Ansicht von Heiko Loroff in neue Terminals mit modernem Umschlags-Equipment investiert werden. Der im Januar 2021 am Nordkai des Dresdener Alberthafens in Kooperation mit LKW Walter eingerichtete Trailer-Shuttle zum Seehafen Rostock mit täglichen Ganzzugsabfahrten erfreut



sich wachsendem Zuspruch, da damit LKW-Verkehre von Südosteuropa nach Schweden, Finnland und Norwegen etwa 400 km unbegleitet von der Landstraße genommen werden und pünktlich zu den Abfahrten der Ostseefähren den Seehafen erreichen. Die gesamte Ent- und Wiederbeladung der Züge im Hafen Dresden erfolgt trotz notwendiger Zugteilung innerhalb von vier Stunden.

Angesichts steigender Nachfrage nach dieser Verbindung errichtet die SBO am Südkai bis Ende 2022 einen Trailerport, an dem Gleislängen für 630-m-Züge und auch wesentlich größere Aufstellflächen für LKWs und Trailer für einen effizienteren Umschlag zur Verfügung stehen werden. „Die Finanzierung ist gesichert und für die bahnsseitige Genehmigung haben wir vom Eisenbahnbundesamt bereits die Zusage erhalten, sodass wir im September 2021 die Ausschreibung der Leistungen vornehmen und von der Inbetriebnahme dieses neuen Umschlagterminals Ende 2022 ausgehen können“, ist sich SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff sicher.

Für die seit vielen Jahren geplante und finanziell ebenfalls gesicherte Errichtung eines neuen, leistungsfähigen Terminals für Containerumschlag mit einer Kapazität von 100.000 TEU am Südkai des Hafens Riesa ist nun auch das Planfeststellungsverfahren beendet worden, sodass die SBO nun die Einwände von BUND, Bürgerinitiative und besorgten Einzelbürgern zum wiederholten Mal bearbeiten kann. Das kostet Zeit. Dabei ist im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Bremerhaven und Hamburg zum Hafen Riesa mit zuletzt über 44.000 TEU Jahresumschlag die wirtschaftliche wie technische Kapazitätsgrenze am Nordkai ausgereizt.

Der 2020 erfolgte Rückgang des Containerumschlags in Riesa um 18 % gegenüber 2019 war nicht nur Pandemie bedingt, sondern auch durch Mangel an verfügbaren Containern verursacht. In den ersten Monaten 2021 verstärkte die Blockade des Suezkanals und die Schließung chinesischer Häfen diesen Mangel, sodass die Frequenz der TFG-Albatros-Ganzzugverbindung zu den Seehäfen von fünf auf aktuell vier wöchentliche Abfahrten reduziert werden musste und auch die zwei wöchentlichen Schiffsverbindungen nach Hamburg nicht voll in Anspruch genommen werden konnten. Doch das wird sich bald wieder ändern, ist sich Loroff sicher: „Denn zu verladende



180 t Schwergutkran am Elbkai in Lovosice | Bilder: Prof. Dr. Heinrich

Ware ist genügend vorhanden, aber die Boxen fehlen zurzeit trotz eigener Reparaturkapazitäten und eigenem Containerhandel.“

#### Häfen sind Goldstaub für die Verkehrswende

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH befindet sich mit ihren tschechischen Hafen-Töchtern im Eigentum des Freistaates Sachsen, dessen gegenwärtige Koalitionsregierung von CDU, Grünen und SPD die Verkehrswende vor allem durch Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Stärkung der Güterverkehrszentren voranbringen will. Die Binnenhäfen erlangen dabei eine größere Bedeutung, die politisch gewollten Veränderungen im Modalsplit der Verkehrsträger zu realisieren, indem sie als Gesamtlogistiker mit eigener, öffentlich zugänglicher Infrastruktur Angebote in Kooperation mit allen Verkehrsträgern der verladenden Wirtschaft vorlegen. Hiermit kann die öffentliche Hand Einfluss nehmen, politisch gewollte Ziele zu verwirklichen. „Oft erscheint es mir jedoch, dass Länder, Bund und gerade auch Kommunen gar nicht wissen, welcher ‚Goldstaub‘ mit den verkehrlich sehr gut trimodal angebundenen Betriebsgeländen der Binnenhäfen ihnen citynah in die Hände gegeben ist“, um gerade in den Ballungsräumen die Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsträger voran zu bringen, vermutet Heiko Loroff angesichts immer noch auftauchender Diskussionen zur Umwandlung dieser Wirtschaftsareale in Wohn-

## Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH



Hafen Dresden

- Transport & Logistik
- Umschlag & Lagerung
- KV-Terminal Riesa
- Montagehalle
- Containerservice
- Liniendienste
- Vermietung



Hafen Riesa



[www.binnenhafen-sachsen.de](http://www.binnenhafen-sachsen.de)





Schwergut und Trailer warten am Nordkai auf Verladung. Die Abstellflächen für den Trailer-Bahnshuttle Dresden – Rostock sind voll belegt | Bilder: Prof. Dr. Heinrich



Der Hafen Decin-Loubi als Railport: 2020 wuchs der Eisenbahnumschlag in den CSP-Häfen um 15 %

standorte am Wasser. So gelang es der SBO-Gruppe, dass durch spezifische Logistikangebote z.B. allein in den Häfen Lovosice und Decin jährlich über 100.000 t Güter auf Bahn und Schiff von Tschechien nach Deutschland verlagert wurden und damit den sächsischen Straßen etwa 4.000 LKW-Fahrten erspart blieben. Bis Ende 2022 wird nun durch die CSP s.r.o. als Voraussetzung zur weiteren

### Strukturwandel durch Kohleausstieg fordert Häfen an der Mittelerde

Bis 2038 werden der Abbau und die Verstromung von Braunkohle sowohl östlich der Elbe in der sächsisch-brandenburgischen Lausitz als auch westlich im Leipziger Revier beendet sein. Nicht mehr gebrauchte Industrieanlagen sind abzubauen und neue Wirtschafts- und Verkehrsstrukturen werden in den nächsten zwei Jahrzehnten entstehen. Für diesen Umbau der Wirtschaftsstruktur gilt es auch, nachhaltige Logistikkonzepte zu entwickeln, die eine verstärkte Nutzung von Wasserstraße und Schiene in den Fokus stellen.



Verladung von Stammholz für China vom LKW auf die Eisenbahn im Hafen Decin

„Damit gewinnen die verkehrlich gut angebundenen Häfen in Torgau (Elb-km 154,2) und Mühlberg (Elb-km 124,7) sowie der gerade wiedereröffnete Hafen in Dessau-Roßlau (Elb-km 264,2) an Bedeutung, um als trimodale Umschlagplätze und erfahrene Gesamtlogistiker Lösungen für die zu erwartenden neuen Verkehrsströme zu erarbeiten und anzubieten“, ist sich SBO-Chef Loroff sicher. Ehe auf landwirtschaftlich genutzten Flächen neue Umschlagstützpunkte und Terminals entstehen, gilt es die bereits vorhandenen Kapazitäten zu nutzen. Mit den in öffentlicher Hand befindlichen Binnenhäfen hat die Politik den Schlüssel in der Hand, die Verkehrswende in volkswirtschaftlich gewollter Richtung mit Vorrang für Nutzung von Wasserstraße und Schiene gerade bei dem bevorstehenden großen Umbruch der Wirtschaft in den Braunkohlegebieten aktiv zu beeinflussen.

Verkehrsverlagerung auf die Schiene am Elbkai von Lovosice mit einer Investitionssumme von etwa zwei Mio. Euro ein zweites Gleis gebaut. Im Gespräch mit SUT freute sich CSP-Hafenleiterin Petra Gruberova angesichts erteilter Baugenehmigung und erlassener Förderbescheide (80%) sowie bereits laufender Ausschreibungen, dass künftig nicht nur Wagengruppen, sondern Ganzzüge im Hafengebiet Lovosice abgefertigt werden können. Für die Realisierung intermodaler Logistikketten wird immer stärker sichtbar, dass sich der Hafenchef auch als Bahnlogistiker beweisen muss, wenn in enger Zusammenarbeit mit der Eisenbahn attraktive Angebote zur Verkehrsverlagerung entstehen sollen.

Dazu gehört auch, für die Elbschifffahrt mehr modernen Schiffsraum vorzuhalten und widersinnige nautische Verfügungen der Behörden (z.B. Sichtschattenproblem, keine Kamera statt Vorspann) aufzuheben. So können beispielsweise aktuell 14 große Brauereitanks für Tschechien aus dadurch bedingten höheren Kosten ihren Weg nicht per Schiff nehmen, sondern müssen als Schwertransporte die Straßen belasten. Mit Blick auf die Zukunft versichert SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff: „Als Gesamtlogistiker und verladendes Unternehmen sind wir weiterhin angetreten, die Handlungsfähigkeit der Wirtschaft durch zuverlässig funktionierende Transportketten zu sichern, was auch in der Pandemiezeit gelang. Dazu schneiden wir speziell auf den Kundenwunsch bezogene hafenspezifische IT-Lösungen, die sich in der täglichen Praxis bewähren. Betriebswirtschaftlich realistisch ist aber auch, dass ohne Fördermittel die Verwirklichung weiterer Digitalisierungsprojekte, wie die Zu- und Ablaufsteuerung in den Häfen, Erstellung der Ladelisten von LKW und Bahn sowie track and trace, nicht gestemmt werden können. Die SBO hat die Förderanträge jedenfalls gestellt.“

Prof. Dr. Fritz Heinrich

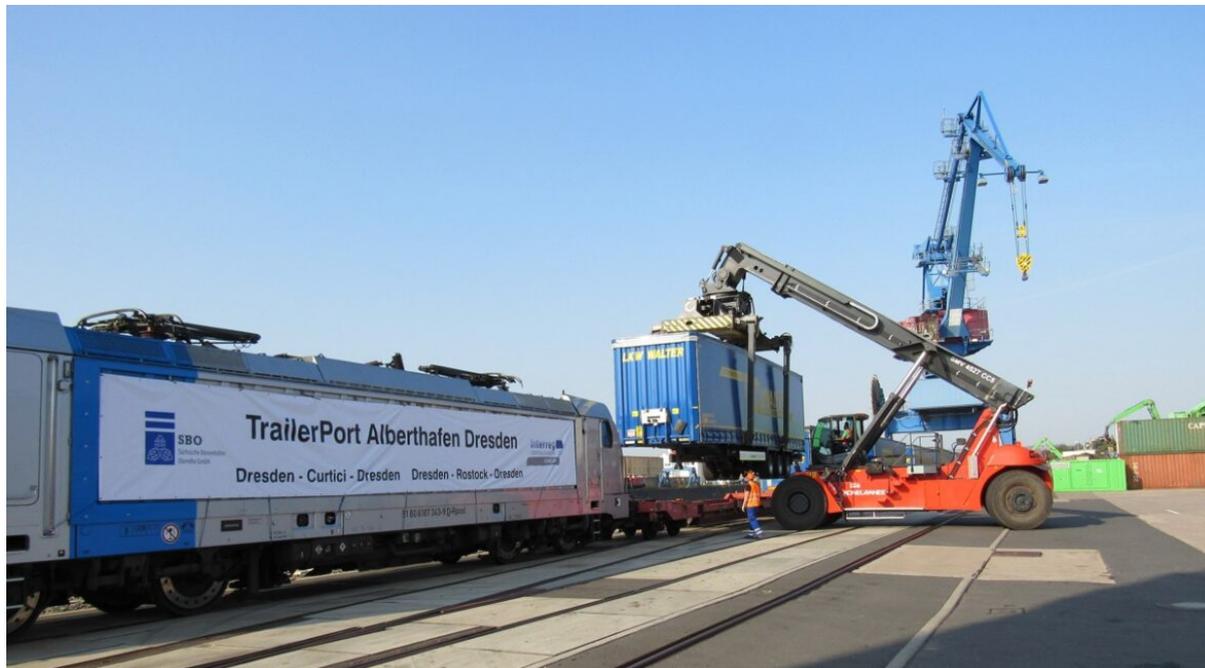


Home > countries > Germany > First trailer train from Curtici in the TrailerPort Alberthafen Dresden

GERMANY > PORT > KOMBIVERKEHR RAIL > ROMANIA > RAIL

# First trailer train from Curtici in the TrailerPort Alberthafen Dresden

from Editors Loginfo24 | 8. September 2021



**The Saxon State Secretary for Digitization and Mobility, Ines Merry, today has the first trailer train from Curtici (RO) welcomed in the TrailerPort Alberthafen Dresden. The Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH has been loading since the beginning of the year (SBO) Semi-trailers at the TrailerPort Alberthafen Dresden every day (Trailer) on the rail to Rostock and on to Scandinavia.**

(Dresden) The offer in Dresden's Alberthafen is now being expanded to include the Dresden-Curtici route. The operator of the trailer trains is the Austrian-based LKW Walter Internationale Transportorganisation AG. State Secretary Ines Fröhlich: "Getting more goods traffic from road to rail is an important component of transport- and climate change. This relieves the load on the motorways and is extremely climate-friendly in comparison. Therefore I am very happy about the commitment of SBO together with LKW Walter, to offer the logistics companies here in the TrailerPort an economically successful alternative to road-based freight transport. The new connection now creates a link between the southern Scandinavian region and the Baltic region and connects Europe once more. "

### Nine trailer trains a week

Enter your search

NEWSLETTER

Anrede

- Herr
- Frau

Vorname\*

Vorname

Nachname\*

Nachname

E-Mail Adresse\*

E-Mail

Ich habe die D. erkenne diese



Wir nu die Ve Rahm sich e einge; GmbH Sie dir Allger Sendi

EINTRAG

SOCIAL NETW

f FACEBOOK

in LINKEDIN

## First trailer train from Curtici in the TrailerPort Alberthafen Dresden

A total of nine trailer trains per week are now loaded at the TrailerPort Alberthafen Dresden: 7x Dresden-Rostock, 2x Dresden-Curtici. This means that the southern regions of Sweden and Denmark are directly connected to Saxony, Connected to the Czech Republic and Romania. "We're glad, that with the new Dresden-Curtici connection, south-east Europe will also receive a direct train connection to the Baltic region via Saxony ", says SBO managing director Heiko Loroff. "At the same time, we can add the south-European route from Dresden to crossing east-west transports."

### background

The End 2019 took the SBO as part of the EU project CorCap \*, in which the Free State of Saxony and the SBO with its Czech subsidiary CSP also work as project partners, together with the project partner Rostock Ports, who were also involved, made contact with LKW Walter. The idea for a TrailerPort could be developed together, the one since January 2021 was put into practice. In addition to using the existing infrastructure, the SBO invested approx. 500.000 Euros from own funds in the IT areas, Clearance, Space provision and handling technology.

*\*CorCap is a synonym for "Capitalizing TEN-T corridors for regional development and logistics" and deals with the improvement of traffic connections in the Orient / East-Med corridor (OEM), in the trans-European transport network TEN-V and others. by the German sea- and inland ports through the Czech and Slovak Republics to Hungary. The project started in April 2019 and is expected 2022 to be finished. The OEM corridor connects resources- and Southeast Europe. Due to the emerging bottlenecks in the Dresden-Prague section and the limited capacity along alternative TEN-T corridors, which are operated via the Vienna hub, urgent action is required, about multimodal access to the train- and improve inland waterway transport.*

Photo: © Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH

0 comment



EDITORS LOGINFO24

previous post

**Ballard and Quantron develop fuel cell trucks**

next post

**Kombiverkehr with new connection Munich-Riem - Wels v.v.**

### SIMILAR ARTICLES

### LEAVE A COMMENT

RECENT POST

xpack green logist  
Kampf an

Federal associatio

Caja Robotics and

DHL Express has t  
for years

Annual conference  
association VDKL i



POPULAR ART

1

**Eco Performa  
honored in St**

12. June 2022

2

3

[HOME](#)[DESPRE NOI](#)[STIRI](#)[INTERMODAL](#)[LOGISTICS](#)[STUDII DE PIATA](#)[C](#)

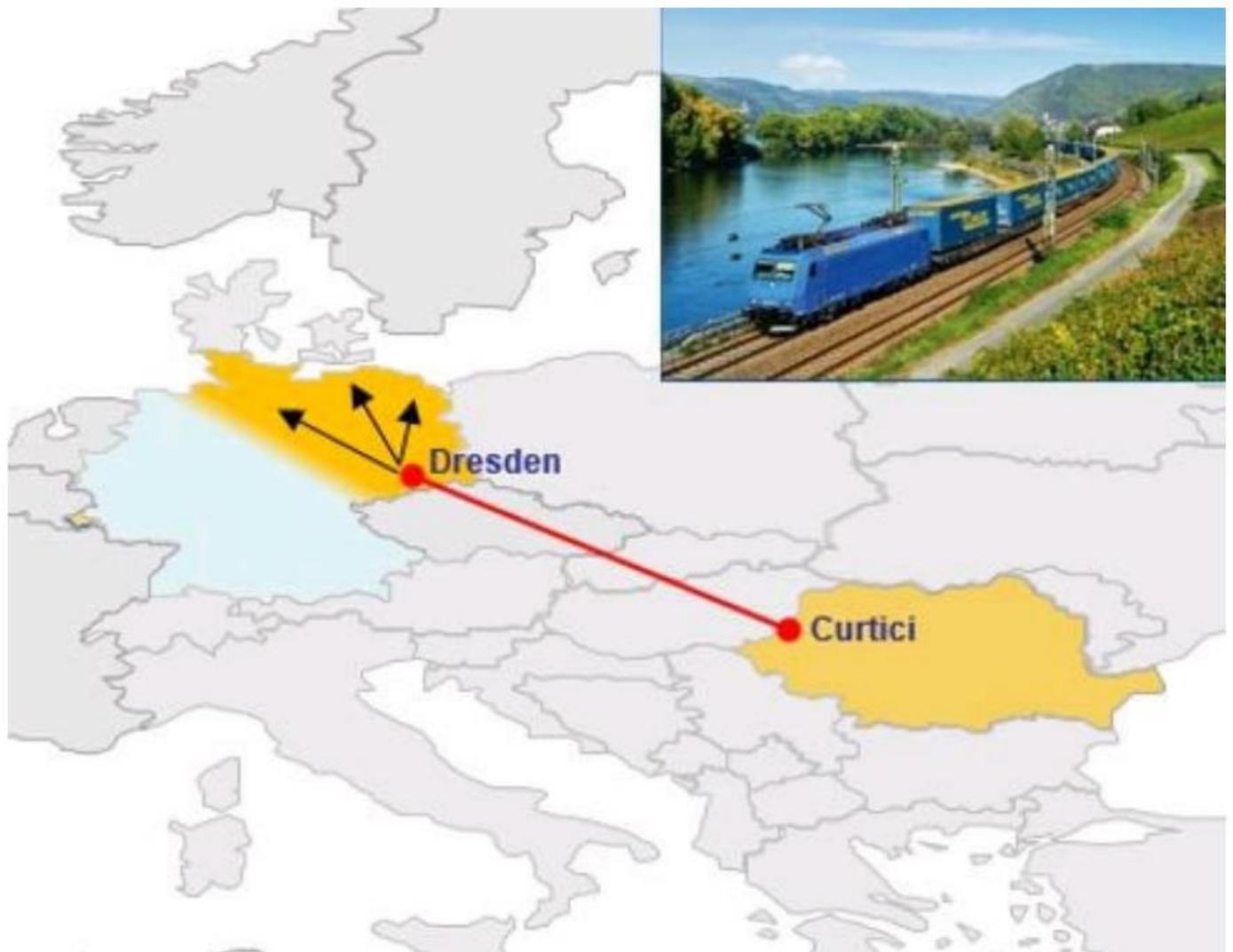
Intermodal & Logistics

HOME > INTERMODAL > LKW WALTER ÎȘI EXTINDE REȚEAUA DE TRANSPORT INTERMODAL CU O NOUĂ RUTĂ ÎN ROMÂNIA

[INTERMODAL](#)[STIRI](#)[TRANSPORT FERROVIAR](#)[TRANSPORT RUTIER](#)

## LKW Walter își extinde rețeaua de transport intermodal cu o nouă rută în România

Redacția



**LKW Walter, unul dintre furnizorii europeni de top în Europa în domeniul soluțiilor de transport intermodal, lansează o nouă rută de transport sustenabil între Curtici și Dresden. Operațiunile pe noua rută vor începe în septembrie 2021.**

În 2020, LKW Walter și-a extins rețeaua europeană de transport combinat cu un **nou serviciu feroviar între Oradea și Stuttgart**.



Anual, mai mult de 390.000 tone CO2 sunt salvate prin utilizarea de soluții de transport intermodal ca parte a inițiativei "Green Transport" demarată de furnizorul de servicii de transport austriac. Comparativ cu transportul rutier, LKW Walter reduce emisiile de CO2 cu 55% prin utilizarea transportului combinate feroviar și cu peste 75% atunci când se folosesc soluțiile de transport maritim pe distanțe scurte. Din 2010 și până în 2020 compania a dublat numărul transporturilor în regim combinat, de la 196.132 la 458.365.

Cu peste 300 plecări zilnice și peste 250 de rute de transport maritim pe distanță scurtă și rute feroviare, LKW WALTER conectează toate centrele economice importante din Europa cu ajutorul soluțiilor de transport combinat.

*(știre în curs de actualizare)*

<https://www.intermodal-logistics.ro/lkw-walter-isi-extinde-reteaua-de-transport-intermodal-cu-o-noua-ruta-in-romania>

## Pressemitteilung

[Freigabedatum: 08.09.2021]

### **TrailerPort Alberthafen Dresden: Staatssekretärin Ines Fröhlich begrüßt ersten Trailer-Zug aus Curtici**

Dresden, 08. September 2021 – Die Sächsische Staatssekretärin für Digitalisierung und Mobilität, Ines Fröhlich, hat heute den ersten Trailer-Zug aus Curtici (RO) im TrailerPort Alberthafen Dresden begrüßt. Seit Jahresanfang verlädt die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) im TrailerPort Alberthafen Dresden täglich Sattelaufleger (Trailer) auf die Schiene nach Rostock und weiter Richtung Skandinavien. Nun wird das Angebot um die Relation Dresden-Curtici erweitert. Betreiber der Trailer-Züge ist die in Österreich ansässige LKW Walter Internationale Transportorganisation AG.

Staatssekretärin Ines Fröhlich: „Mehr Warenverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen ist ein wichtiger Baustein der Verkehrs- und Klimawende. Das entlastet die Autobahnen und ist im Vergleich äußerst klimafreundlich. Daher bin ich sehr froh über das Engagement der SBO gemeinsam mit LKW Walter, den Logistikunternehmen hier im TrailerPort eine wirtschaftlich erfolgreiche Alternative zum straßengebundenen Güterverkehr anzubieten. Die neue Verbindung schafft nun eine Anbindung des südsandinavischen Raums mit dem Baltikum und verbindet Europa einmal mehr.“

Im TrailerPort Alberthafen Dresden werden nun insgesamt neun Trailer-Züge pro Woche verladen: 7x Dresden-Rostock, 2x Dresden-Curtici. Damit sind die südlichen Regionen Schwedens und Dänemarks direkt an Sachsen, Tschechien und Rumänien angebunden. „Wir freuen uns, dass mit der neuen Verbindung Dresden-Curtici auch der Südosten Europas über Sachsen eine direkte Zugverbindung zur Balticregion erhält“, sagt SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff. „Gleichzeitig können wir kreuzende Ost-West-Verkehre um die Südeuroparelation ab Dresden ergänzen.“

## Hintergrund

Ende 2019 nahm die SBO im Rahmen des EU-Projektes CorCap\*, in dem auch der Freistaat Sachsen und die SBO mit ihrer tschechischen Tochtergesellschaft CSP als Projektpartner mitarbeiten, zusammen mit dem ebenfalls beteiligten Projektpartner Rostock Ports Kontakt zum Unternehmen LKW Walter auf. Gemeinsam konnte die Idee für einen TrailerPort entwickelt werden, der seit Januar 2021 in die praktische Umsetzung gelangte. Neben der Nutzung bestehender Infrastruktur investierte die SBO ca. 500.000 Euro aus Eigenmitteln in die Bereiche IT, Abfertigung, Flächenbereitstellung und Umschlagtechnik.

Ein wichtiger Faktor für die letztlich erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens war der Zugang zum tschechischen Markt über die Tochtergesellschaft CSP mit Ihren Häfen Decin und Lovosice. Da ein Großteil der Nutzer dieser Verkehrslinie auf tschechischem Gebiet liegt, ist hier die Marktkennntnis und der Marktzugang der SBO von großem Vorteil gewesen und hat schlussendlich auch den Ausschlag gegeben, dass sich LKW Walter für die SBO als ganzheitlichen Dienstleister entschieden hat. Zudem eignet sich der Standort Dresden hervorragend als Umschlagplatz, da die Stadt verkehrsgünstig an die Autobahnen A4/A13/A14/A17 als Verkehrswege in Richtung Westeuropa, Polen und Tschechien angebunden ist. Mit Curtici werden nunmehr auch die Industriezentren in Rumänien direkt angeschlossen.

*\*CorCap steht als Synonym für "Capitalising TEN-T corridors for regional development and logistics" und befasst sich mit der Verbesserung der Verkehrsverbindungen im Orient/East-Med-Korridor (OEM), der im **Transeuropäischen Verkehrsnetz TEN-V** u.a. von den deutschen See- und Binnenhäfen über die Tschechische und Slowakische Republik nach Ungarn verläuft. Das Projekt startete im April 2019 und wird voraussichtlich 2022 abgeschlossen sein. Der OEM-Korridor verbindet Mittel- und Südosteuropa. Aufgrund der sich abzeichnenden Engpässe im Abschnitt Dresden-Prag und der begrenzten Kapazität entlang alternativer TEN-V-Korridore, welche über den Knoten Wien betrieben werden, sind dringend Maßnahmen erforderlich, um den multimodalen Zugang zu den Bahn- und Binnenschiffsverkehren zu verbessern.*

**Pressekontakt:**

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH  
Mandy Hofmann  
Tel.: 0351 / 4982 – 263  
[mandy.hofmann@binnenhafen-sachsen.de](mailto:mandy.hofmann@binnenhafen-sachsen.de)

# Trailer fahren jetzt von Dresden nach Rumänien

8. September 2021



© SBO

**Im Alberthafen Dresden ist der erste Trailer-Zug aus Curtici (Rumänien) angekommen. Seit Jahresanfang werden dort bereits täglich Sattelaufleger (Trailer) verladen.**

Gestartet wurde das Angebot von der Sächsischen Häfen Oberelbe (SBO) mit Zügen nach Rostock und weiter Richtung Skandinavien. Nun kommt die Relation Dresden-Curtici hinzu. Betreiber der Trailer-Züge ist die in Österreich ansässige Spedition LKW Walter.

Im Alberthafen Dresden werden nun insgesamt neun Trailer-Züge pro Woche verladen: 7x Dresden-Rostock und 2x Dresden-Curtici. Damit sind die südlichen Regionen Schwedens und Dänemarks direkt an Sachsen, Tschechien und Rumänien angebunden. »Wir freuen uns, dass auch der Südosten Europas über Sachsen eine direkte Zugverbindung zur Balticregion erhält«, sagt SBO-Geschäftsführer Heiko Loroff.

Ende 2019 hatte die SBO im Rahmen des EU-Projektes »CorCap«, in dem auch der Freistaat Sachsen und die SBO mit ihrer tschechischen Tochtergesellschaft CSP als Projektpartner mitarbeiten, zusammen mit Rostock Ports Kontakt zum Unternehmen LKW Walter aufgenommen. Neben der bestehenden Infrastruktur investierte die SBO rund 500.000 € aus Eigenmitteln in die Bereiche IT, Abfertigung, Flächenbereitstellung und Umschlagtechnik. Ein wichtiger Faktor für die letztlich erfolgreiche Umsetzung des Vorhabens war der Zugang zum tschechischen Markt über die Tochtergesellschaft CSP mit Ihren Häfen Decin und Lovosice, heißt es.

Teilen:

## Binnenhäfen

Dessau-Roßlau • Torgau • Mühlberg • Riesa • Dresden • Děčín • Lovosice



### Jahrespressemitteilung über das Jahr 2021

[Freigabedatum: 01.02.2022]

## **Oberelbe-Häfen erzielen Rekordumschlag: Die Nachfrage nach Bahntransporten und Verkehrsverlagerungen nimmt deutlich zu**

Der Hafenverbund der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) kann auf das **beste Umschlagergebnis seit 1990** zurückblicken und übertrifft damit das bisherige Rekordjahr 2019: Insgesamt wurden **3,16 Millionen Tonnen** Güter in den Häfen umgeschlagen – das sind **19,7 % mehr** gegenüber dem Vorjahr und 3,1 % mehr gegenüber dem Rekordumschlag von 2019. Dank vielfältiger trimodaler Logistikangebote aus einer Hand konnten die Auswirkungen des zweiten turbulenten Corona-Jahres für die Anlieger und den Hafенbetreiber begrenzt werden. Damit bleibt der Hafenverbund auf Erfolgskurs. Zum SBO-Hafenverbund gehören die Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Mühlberg, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau.

Auch **wirtschaftlich** wird es auf **eines der besten Geschäftsjahre** des Hafenverbundes hinauslaufen. Hier verzeichnet die Hafengruppe ein deutliches Wachstum und wird einen **deutlichen Jahresüberschuss** erwirtschaften.

Ein neues **Rekordergebnis** wurde beim **Güterverkehr per Eisenbahn** erzielt. Der Hafenverbund konnte mit insgesamt **1,26 Millionen Tonnen** transportierter Waren per Waggon eine deutliche **Steigerung von 65,8 %** gegenüber 2020 verzeichnen. Zu diesem gestiegenen Ergebnis hat wesentlich der **TrailerPort im Alberthafen Dresden** beigetragen. Hier wurden 2021 **mehr als 24.000 Trailer** (Sattelaufleger) mit einem Volumen von rund 500.000 Tonnen von der Straße auf die Schiene verladen. Betreiber der Trailer-Züge ist die in Österreich ansässige LKW Walter Internationale Transportorganisation AG. Derzeit werden im TrailerPort Alberthafen Dresden **wöchentlich 12 Züge** von Montag bis Sonntag im 3-Schicht-System abgefertigt, die auf den Relationen Dresden – Rostock – Dresden und Dresden – Curtici (RO) – Dresden verkehren. Im Jahr 2022 sollen zwei weitere Relationen, eine innerdeutsche und eine internationale, hinzukommen. Um die steigende Nachfrage nach Bahntransporten und Verkehrsverlagerungen bewältigen zu können, plant die SBO die Errichtung eines neuen TrailerPorts auf der Südseite des Hafens Dresden. Damit können zukünftig **bis zu 50.000 Trailer** pro Jahr umgeschlagen werden. Die **Investition** in Höhe von **ca. 3,4 Millionen Euro** wird die SBO aus Eigenmitteln finanzieren.

Die **drei sächsischen Häfen Dresden, Riesa und Torgau (SBO)** erzielten mit **2,28 Millionen Tonnen** Güterumschlag das **zweitbeste Ergebnis seit 1990**. Das entspricht einer Steigerung von 22 % im Vergleich zum Vorjahr. Auch hier konnte der **Waggonumschlag** mit einer **Steigerung von 80,3 %** gegenüber 2020 besonders stark zulegen. Der coronabedingte Rückgang im Schiffumschlag (-31,8 %) konnte durch eine Verlagerung der Güter auf die Bahn vollumfänglich kompensiert werden.

Der **Containerumschlag im Hafen Riesa** hatte auch im Jahr 2021 mit den weltweiten Auswirkungen der Corona-Pandemie zu kämpfen. Insgesamt wurden **31.703 TEU** (Containereinheiten) umgeschlagen – ein Rückgang von 4.727 TEU (-13 %) gegenüber dem Vorjahr. Die Container werden zweimal wöchentlich per Binnenschiff und fünfmal wöchentlich

mit der Ganzzugverbindung AlbatrosExpress zwischen Riesa und Hamburg/Bremerhaven im Nachtsprung transportiert. Im Hafen Riesa bietet die SBO ganzheitliche logistische Lösungen für die angesiedelten Unternehmen und Kunden an. In der **temperaturgeführten Containerservicehalle** werden zahlreiche „Leistungen rund um den Container“ durchgeführt. Das Portfolio reicht von Reparaturen, Reinigungen, Be-/Entlabelung und Sonderbau von Containern über den Einbau von Inlets, Spezial- und Sondereinbauten bis hin zu Containerstauen und Kommissionierung sowie dem Handel und Verkauf von Containern.

Im Jahr 2021 war die Elbe fast durchgehend schiffbar, sodass in den Häfen Dresden und Lovosice zahlreiche **Schwertgut- und Projektladungen**, wie Turbinen, Transformatoren, Motoren und Generatoren, verladen werden konnten. Dennoch sank der Güterumschlag per Binnenschiff in den Oberelbe-Häfen um 31,6 % auf knapp 77.000 Tonnen. Hauptgrund dafür ist die **Verschiebung der Logistikketten** aufgrund der Corona-Pandemie, sodass Schiffstransporte im konventionellen Bereich (Massen- und Schüttgüter) kaum noch nachgefragt werden und massiv zurückgegangen sind. Dieses Phänomen betrifft nicht nur die Elbe-Häfen, sondern ist in fast allen Binnenhäfen in Deutschland und Europa spürbar und wird bis zur Stabilisierung der Logistikketten, abhängig vom Pandemieverlauf, weiter andauern.

Positiv haben sich auch die beiden **tschechischen Häfen** Decin und Lovosice (CSP) sowie der **Industriehafen Roßlau** (IHR) in Sachsen-Anhalt entwickelt. Hier konnte der Güterumschlag um 18,5 % (CSP) und 8,3 % (IHR) gesteigert werden. Besonders der **Güterverkehr per Eisenbahn** trug wesentlich zum gestiegenen Ergebnis bei. So konnten die Häfen Decin (+49,7 %), Lovosice (+14,9 %) und Roßlau (+43 %) ihren Waggonumschlag deutlich erhöhen. Zu den transportierten Gütern gehörten Stahlprodukte, Sojaschrot, Düngemittel und Getreide.

Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) – Dresden, Riesa, Torgau, Mühlberg  
 Česko-saské přístavy s.r.o. (CSP) – Děčín, Lovosice  
 Industriehafen Roßlau GmbH (IHR) – Dessau-Roßlau

### Aus der Statistik

#### Güterumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2021

	Binnenschiff	Eisenbahn	LKW	Gesamt
	[t]	[t]	[t]	[t]
SBO GmbH (inkl. Mühlberg)	43.624	962.336	1.276.906	<b>2.282.866</b>
CSP s.r.o.	11.078	188.127	287.635	<b>486.840</b>
IHR GmbH	21.967	107.634	256.441	<b>386.042</b>
<b>Gesamt</b>	<b>76.669</b>	<b>1.258.097</b>	<b>1.820.982</b>	<b>3.155.748</b>

#### Güterumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2020

	Binnenschiff	Eisenbahn	LKW	Gesamt
	[t]	[t]	[t]	[t]
SBO GmbH (inkl. Mühlberg)	63.990	533.626	1.272.763	<b>1.870.379</b>
CSP s.r.o.	11.231	149.827	249.634	<b>410.692</b>
IHR GmbH	36.928	75.245	244.149	<b>356.322</b>
<b>Gesamt</b>	<b>112.149</b>	<b>758.698</b>	<b>1.766.546</b>	<b>2.637.393</b>