

Betätigung des Freistaates Sachsen bei der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH und deren Tochterunternehmen Česko-Saske-Pristavy s. r. o. und Industriefahfen Roßlau GmbH

Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH betreibt mit ihren Töchtern 6 Häfen an der Oberelbe, darunter 2 Häfen auf tschechischem Territorium. Der Betrieb der Häfen verursacht dauerhaft Verluste, geplante Investitionen lösen diese Probleme nicht. Nur noch 7 % der umgeschlagenen Fracht wird per Schiff transportiert.

1 Prüfungsgegenstand

- 1 Der Freistaat ist seit 1991 alleiniger Gesellschafter der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO), die die Binnenhäfen Dresden, Riesa und Torgau betreibt. Über die Tochterunternehmen Česko-Saske-Pristavy s. r. o. (ČSP, SBO: 100 %-Anteilseigner) und Industriefahfen Roßlau GmbH (IHR, SBO: 49 %-Anteilseigner) gehören seit 2002 die tschechischen Häfen in Děčín und Lovocise sowie seit 2004 der Hafen Dessau-Roßlau zum Unternehmensverbund.¹
- 2 Die Häfen der SBO werden trimodal betrieben, d. h. Fracht wird unter Nutzung der Verkehrswege Wasser, Schiene und Straße verladen. Vom Freistaat wird die Beteiligung am Unternehmen gehalten, um den kombinierten Verkehr zu fördern und einen ökonomisch und ökologisch vorteilhaften Güterverkehr zu sichern.

SRH hat die Betätigung des Freistaates Sachsen als Gesellschafter bei der SBO, ČSP und IHR geprüft

2 Prüfungsergebnisse

- 3 **2.1** Die Unternehmensgruppe SBO erzielt jährlich Verluste. Steigende Umsätze und Erträge der SBO und der IHR führten bislang nicht zu einer Reduzierung dieser Verluste. Die Jahresabschlüsse der tschechischen Tochter werden weder im sächsischen Beteiligungsbericht noch im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Unterstützungsleistungen von 45,6 Mio. € für Unternehmensgruppe in 2005 bis 2013

SBO:

(in T€)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Erträge	7.666,0	9.368,7	11.688,8	13.225,9	12.796,6	14.996,8*	13.955,4	15.638,8*	15.987,9	19.992,5
Aufwand	8.663,3	9.840,6	11.844,2	13.218,9	12.772,9	15.031,9	14.497,3	15.446,4	16.565,1	20.509,7
Gewinn/-Verlust	-997,3	-471,9	-155,4	7,0	23,7	-35,1	-541,9	192,4	-577,2	-517,2

Quelle: Jahresabschlüsse SBO 2005 bis 2014.

* beeinflusst durch die einmaligen Erträge aus dem Verkauf der Liegenschaft Hafen Dresden-Neustadt

IHR:

(in T€)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Erträge	538,8	779,8	770,1	521,5	682,9	524,0	483,3	773,3	492,0	473,9
Aufwand	674,6	759,5	800,6	740,3	908,8	753,6	614,1	691,3	653,9	619,9
Gewinn/-Verlust	-135,8	20,3	-30,5	-218,8	-225,9	-229,6	-130,8	82,0	-161,9	-146,0

Quelle: Jahresabschlüsse der IHR 2005 bis 2014.

- 4 Die strategischen Überlegungen haben bislang zu keiner Verbesserung der finanziellen Lage der Gesellschaft geführt. In den Hj. 2005 bis 2013 beliefen sich die finanziellen Unterstützungen durch den Freistaat auf mehr als 25,5 Mio. € zzgl. gewährter Kreditsicherheiten von mehr als 20,1 Mio. €, ohne dass eine nachhaltige Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des Unternehmens erreicht werden konnte.

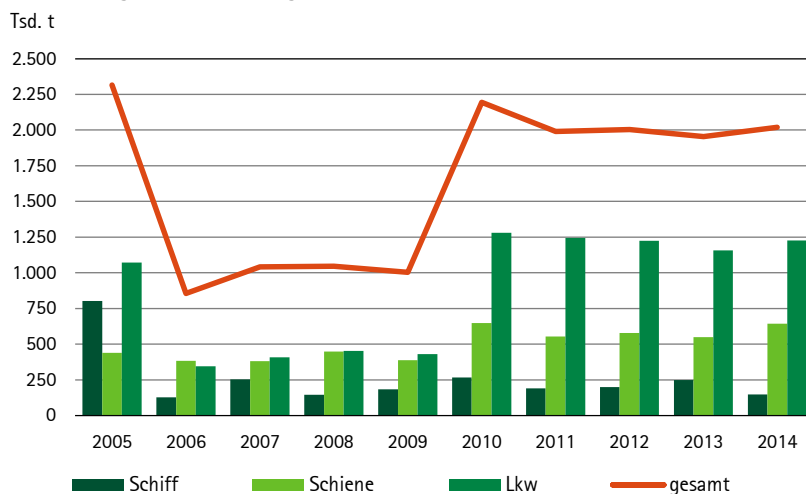
¹ Zusätzlich übernimmt die SBO im Hafen Mühlberg auf brandenburgischem Territorium mittels Geschäftsbesorgungsvertrag die Verladung von Fracht für den kommunalen Betreiber.

Die SBO beabsichtigt weitere umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen, die aus Fördermitteln und Zuschüssen des Gesellschafters finanziert werden sollen und deren Rentabilität vom SRH infrage gestellt wird.

Vorhaltung der Häfen aufgrund niedriger Schiffstonnagen nicht in dem Umfang erforderlich

- 5 **2.2** Im bundesweiten Vergleich sind die Häfen der SBO von untergeordneter Bedeutung.² Nach Tonnage ist der Schifffumschlag nach dem grundlegenden Einbruch im Geschäftsjahr 2006 zur schwächsten Frachtart der SBO geworden. Ein Anstieg der Tonnage ist aufgrund der häufigen Niedrigwasserperioden, des begrenzt zur Verfügung stehenden Schiffsraumes auf der Oberelbe sowie der begrenzten Unterhaltungsmaßnahmen der Elbe nicht zu erwarten. Inzwischen wickelt die SBO mehr Fracht per Lkw als über Wasser und Schiene gemeinsam ab. Mit einem Anteil von 7 % im Geschäftsjahr 2014 hat der Verkehrsträger Schiff und damit die Notwendigkeit der Vorhaltung der Häfen zur Entlastung von Straße und Schiene nahezu keine Bedeutung mehr.

Entwicklung der Verkehrsträger



Kein wirtschaftlicher Vorteil durch Beteiligung an ČSP und IHR

- 6 **2.3** Die SBO erzielte aus dem Erwerb der Häfen Dčín, Lovocise und Dessau-Roßlau bislang keinen wirtschaftlichen Vorteil. Stattdessen musste die SBO ihre Beteiligung an der IHR in 2010 um 400 T€ auf 825 T€ wertberichtigen.³ Darüber hinaus sieht die SBO weitere finanzielle Risiken.⁴

3 Folgerungen

- 7 **3.1** Die SBO ist auf absehbare Zeit auf Zuführungen des Freistaates angewiesen. Eine nachhaltige Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Situation des Unternehmens konnte nicht erreicht werden.
- 8 **3.2** Die Entwicklung der Verkehrsträger bei der SBO rechtfertigt aus Sicht des SRH nicht den weiteren Ausbau von Hafeninfrakturen. Eine Fokussierung auf 1 bzw. 2 Häfen im Freistaat sollte geprüft werden. Die Notwendigkeit des Ausbaus der Häfen der SBO in Konkurrenz zu im Freistaat bestehenden Güterverkehrszentren ist kritisch zu hinterfragen.
- 9 **3.3** Der SRH empfiehlt die Veräußerung von Geschäftsanteilen an den Beteiligungen.

² Vgl. Jahrbuch des Statistischen Bundesamtes 2013, 2012: Angaben zu Güterumschlag, Containerumschlag der umsatzstärksten Binnenhäfen in Deutschland.

³ Vgl. veröffentlichter Lagebericht 2010 im Bundesanzeiger.

⁴ Vgl. Risikoberichterstattung im veröffentlichten Lagebericht 2012 ff.

4 Stellungnahme des SMF

- 10 **4.1** Der Freistaat gewähre dem Unternehmen seit seiner Gründung Zuführungen in Form von Investitionszuschüssen. Zuschüsse für den laufenden Betrieb seien nicht benötigt worden. Das Betriebsergebnis zeige seit Übernahme der Geschäfte durch die neue Geschäftsleitung eine Tendenz zur Verbesserung. Das Verhältnis zwischen betrieblichen Erträgen und betrieblichem Aufwand werde sich in den nächsten Jahren deutlich verbessern. Mit der Realisierung und Inbetriebnahme des kombinierten Verkehrs-Terminals in Riesa werde eine deutliche Optimierung der Arbeitsabläufe einhergehen, die eine Kostenreduzierung zur Folge habe. Für die Erneuerung und Instandhaltung der umfangreichen Hafeninfrastuktur werde das Unternehmen dauerhaft auf die Unterstützung des Gesellschafters angewiesen sein.
- 11 **4.2** Die Unternehmensgruppe SBO als führender Hafentreiber der Oberelbe sei bestrebt, die Binnenschifffahrt auf der Elbe weitestgehend zu nutzen. Der Anteil der Binnenschifffahrt am SBO-Gesamtumschlag sei angesichts der sehr schwierigen Navigationsbedingungen auf der Elbe mit rd. 20 % im langjährigen Vergleich vergleichsweise hoch. 2014 läge der Binnenschiffsanteil infolge anhaltenden Niedrigwassers bei 7,3 %. Bahn und Schiff seien 2014 insgesamt mit 39,2 % am Güterumschlag beteiligt gewesen. Die Bahn fungiere auch als Binnenschiffersatzverkehr, falls die Schifffahrtsbedingungen dies erfordern. Die SBO als trimodaler Standort leiste damit einen wirksamen Beitrag zur Entlastung der Straße und sei als eine umweltfreundliche Transportmöglichkeit grundsätzlich erhaltenswert.
- 12 Darüber hinaus wird vom SMF darauf verwiesen, dass die Schifffahrtsbedingungen vom Wasserangebot abhängen. Langfristige Auswertungen würden einen signifikanten Trend zu höheren Niedrigwasserabflüssen an der Elbe belegen. Dies sei durch die ausgleichende Wirkung der Stauanlagen und Talsperren im Oberlauf der Elbe und in deren Zuflüssen zu erklären. Seit 1990 gäbe es jedoch eine Tendenz zu geringen Niedrigwasserabflüssen. Es werde davon ausgegangen, dass die veränderte Wasserbewirtschaftung u. a. durch Flutung der ehemaligen Braunkohletagebauegebiete im Elbeeinzugsgebiet tendenziell zu geringeren Niedrigwasserabflüssen führe.
- 13 Für die künftige Ausrichtung des Flussraumes werde derzeit mit dem Bund sowie den beteiligten Bundesländern ein Gesamtkonzept Elbe erarbeitet, welches auf die Sicherstellung der dauerhaften Nutzung des Flusses ziele. Es werde angestrebt, den Verkehrsweg mit möglichst geringem Unterhaltungsaufwand und unter Ausschluss von weiteren Staustufen, der Schifffahrt stabile und zuverlässige Bedingungen zu gewährleisten.
- 14 Die Auflassung eines Hafens würde unwiederbringlich sinnvolle Infrastruktur beseitigen, da eine spätere Wieder- oder Neuanlage eines Binnenhafens insbesondere aus natur- und artenschutzrechtlichen Belangen als unmöglich einzuschätzen sei.
- 15 **4.3** An der Beteiligung der SBO an der ČSP werde festgehalten. Für den Hafen Roßlau werde in diesem Jahr mit der Umsetzung eines umfangreichen Investitionspakets begonnen. Sofern die Maßnahme nicht zu einer deutlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der IHR führen würde, würden Ausstiegsszenarien erörtert werden.

5 Schlussbemerkungen

- 16 Der SRH bleibt bei seiner Auffassung, die Anzahl der vorgehaltenen Häfen an der Oberelbe durch den Freistaat Sachsen kritisch zu hinterfragen. Die häufigeren Niedrigwasserstände, die begrenzt zur Verfügung stehen-

de Schiffsraum und der Rückgang der tatsächlichen Transportleistungen auf der Elbe sowie die Substitution der Verkehrsträger bedingen diese Auffassung.

- 17 Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass der Freistaat Sachsen Bedenken gegen den in Tschechien beabsichtigten Bau der Staustufe Děčín geäußert hat.⁵
- 18 Vor diesem Hintergrund sollten Investitionsmaßnahmen lediglich konzentriert auf wenige Hafenstandorte erfolgen, um den Transport von Projektladungen sowie den Containertransport auf der Elbe zur Entlastung der Straße zu ermöglichen. Die Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschiff erscheint jedoch erschwert, sofern stabile und zuverlässige Bedingungen für die Schifffahrt nicht gegeben sind.

⁵ Pressemitteilung des SMUL vom 10.05.2016.