



Die neuen Hafenbetreiber liefern

Foto: Charles Cassini

Der Containerumschlag im Trierer Industriehafen hat in den letzten drei Jahren deutlich zugenommen.



WIRTSCHAFT / 5 Min. / 24.08.2018



Im vergangenen Jahr wurden im Hafen Trier mehr als 18000 Container umgeschlagen. Das Geschäft brummt. Große Reedereien legen dort Depots an. Das Konzept der neuen Hafenbetreiber scheint aufzugehen.

Im Trierer Hafen geht es in großen Schritten voran, seit Anfang 2015 ein neues Betreiberkonsortium unter Beteiligung des Bonner Multimodalspezialisten Am Zehnhoff-Söns (AZS) und des Trierer Recyclingunternehmens Theo Steil das Ruder übernommen haben.



Gerd Thiebes und Alexander Am Zehnhoff-Söns haben das Containergeschäft im Trierer Hafen seit 2015 massiv vorangetrieben. Foto: Charles Cassini

Deren Konzept, das damals die **Trierer Hafengesellschaft überzeugte**, sieht neben dem Umschlag von Massen- und Projektgütern die **stärkere Einbindung der Containerlogistik** vor. Innerhalb von fünf Jahren wolle man die **Zahl der umgeschlagenen Container mindestens vervierfachen**, kündigte AZS 2015 an – ausgehend von einem damals kursierenden Wert von 3834 TEU für das vorherige Geschäftsjahr 2014. Anvisiert wurden rund 18000 TEU.



Häfen Mertert und Trier: Harte Konkurrenz an der Mosel

Bei Luxport im Hafen Mertert konnte man sich damals nicht so recht vorstellen, wie das funktionieren sollte. Die Unternehmensgruppe war zuvor im Hafen Trier als Betreiberin aktiv, dann jedoch nicht mehr zufrieden und ließ ihren Vertrag dort auslaufen. Im zweiten Halbjahr 2014 richtete Luxport in Mertert ein **Containerterminal ein** und nahm eigenen Angaben zufolge **Kunden, Personal und Know-how von Trier mit ins Großherzogtum**.

Luxport verlagerte Containergeschäft

Wie es nun den Anschein hat, haben die neuen Betreiber in Trier ihr Ziel dennoch schon nach drei und nicht erst nach fünf Jahren erreicht. 2015 habe man rund 7600 TEU umgeschlagen, 2016 bereits 11000, und 2017 seien es 18600 gewesen, erklärt Gerd Thiebes, Mitglied der AZS-Geschäftsführung und Prokurist in Bonn und Trier dem „Luxemburger Wort“. **Tendenz weiter steigend**.



18600 Container wurden 2017 im Hafen Trier umgeschlagen. Das Bild zeigt einen sogenannten Leerstapler zum Rangieren und Ordnen der leeren Container. Foto: Charles Cassini

Die 3834 im Jahr 2014 von der Luxport-Unternehmensgruppe in Trier umgeschlagenen rund sechs Meter langen 20-Fuß-Standardcontainer (TEU) lassen sich jedoch letztlich nicht mit den neuen Werten ab 2015 in Relation setzen. Darauf hat die Luxport-Unternehmensgruppe kürzlich hingewiesen, was von der Trierer Hafengesellschaft bestätigt wurde. Der Vergleichswert 2014 müsse mit 604,6 angesetzt werden, um die Werte von 2014-2017 gegenüberstellen zu können, so die Hafengesellschaft.

Somit konnte AZS den Containerumschlag in Trier seit Betriebsübernahme mehr als verdreifachen und nicht – wie prognostiziert – mehr als vervierfachen. Laut Gerd Thiebes macht das jedoch letztlich keinen Unterschied, da man so oder so die angestrebten 18000 TEU erreicht habe.



Das Wachstum erklären die Hafenbetreiber mit Verlagerungen von der Straße auf den Wasserweg und die Schiene. Ohne Lastwagen geht es aber nicht. Foto: Charles Cassini

Umso erstaunlicher ist dies, als dass die Luxport-Unternehmensgruppe eigenen Angaben zufolge ihre Kunden nicht nur mit nach Mertert nahm, sondern die Container-Tonnage dort in den letzten Jahren ebenfalls steigern konnte – auf rund 9700 TEU im Jahr 2015, rund 11000 TEU im Jahr 2016 und 12200 im Jahr 2017. Daraus ergibt sich die **Frage, wo und wie das riesige Potenzial nun erschlossen werden konnte**, mit dem die neuen Betreiber in Trier punkten.

„Das sind im Prinzip Verlagerungen“, sagt Alexander Am Zehnhoff-Söns, der in Trier als Prokurist für das operationelle Geschäft zuständig ist. „**Verlagerungen von der Straße auf andere Verkehrsträger**. Es gibt natürlich auch hier in der Region ein steigendes Interesse am Export, am Import. Und da kommen im Prinzip diese Mengen her.“

Bereits 2015 hatte Gerd Thiebes im Gespräch mit dem „Luxemburger Wort“ angekündigt, den Hafen Trier in den bestehenden Container-Linienverkehr der Firma AZS vom Rhein über die Mosel nach Metz einzubinden und so an **die großen Seehäfen in Antwerpen und Rotterdam anzuschließen**.



Neben Containern werden von AZS Multimodal Terminal Trier auch Schüttgut, Holz oder Stahlprodukte wie dieser Walzdraht umgeschlagen. Foto: Charles Cassini

Die Linienverbindung per Schiff bis nach Metz wurde von AZS inzwischen eingestellt – mangels ausreichenden Volumens wie es bei AZS heißt. Von Trier aus geht es nun nicht mehr nach Lothringen, sondern wieder zurück zum Rhein. Die **Strecke nach Metz wird nun von der Konkurrenz aus Mertert bedient**, die ihrerseits eine Linienverbindung nach Antwerpen eingerichtet haben.

Containerzüge ergänzen Transport per Schiff

Dafür hat AZS im vergangenen Jahr **zwei wöchentliche Zugverbindungen vom Hafen Trier nach Rotterdam** ins Programm genommen, mit denen Container auch auf der Schiene an die Nordsee gelangen. Laut Gerd Thiebes und Alexander Am Zehnhoff-Söns trug dies noch einmal zum Anstieg des Containerumschlags im Jahr 2017 bei – Stichwort Verlagerung, vom Lastwagen auf Schiff und Zug.

„Unser Bestreben hier in Trier war es zudem von Anfang an, mit Reedern wie Hapag-Lloyd, CMA oder Maersk Verträge zu schließen und sie zu überzeugen, hier ein Depot zu errichten, wo ihre Container aus Importgeschäften und für Exportgeschäften in Kundennähe bevorratet werden – also das, was wir in Bonn am Rhein schon seit Jahrzehnten betreiben“, sagt Gerd Thiebes.



Große Reedereien legen im Hafen Trier Container-Depots an, um Leerfahrten zu vermeiden und damit die Container schneller wieder beim Kunden sind. Foto: Charles Cassini

Früher habe es in der Region Trier eigentlich gar kein Containerterminal im klassischen Sinne gegeben, sagt Alexander Am Zehnhoff-Söns. „Das war damals stark vom Direkt-Lastwagen geprägt, der aus den Seehäfen hier in die Region reinfährt, die Ware entlädt und leer zurückfährt.“ Das habe viele Straßenkilometer und eine relativ hohe Umweltbelastung mit sich gebracht, so Gerd Thiebes. Dahinter verberge sich ein **Riesenzug**, dass man bei AZS erkannt habe.

„Das Konzept ist, dass wir Transporte mittels Schiene und Wasserstraße organisieren und der leere Container in Trier verbleibt, um dann wieder von anderen Firmen aus der Region genutzt zu werden“, erklärt Alexander Am Zehnhoff-Söns. „Die erste beziehungsweise **letzte Meile erfolgt immer noch per Lastwagen**, der Großteil der Strecke jedoch per Schiff oder Zug.“

Fünf Prozent Wachstum in den nächsten Jahren

Der im vergangenen Jahr hinzugekommene Zug rangiert dabei laut Alexander Am Zehnhoff-Söns preislich und zeitlich zwischen dem teureren und schnelleren Lastwagen und dem langsameren, aber günstigeren Schiff. Somit habe der Kunde nun die **Möglichkeit, noch besser abzuwägen**, auf welchen Verkehrsträger er setzen wolle.

„Gerade die Bahnverkehre haben dafür gesorgt, dass wir noch einiges von der Straße herunternehmen“, sagt Gerd Thiebes. Und dieser Containerumschlag sei noch zusätzlich zum vorherigen Volumen hinzugekommen und nicht etwa zulasten des Containerverkehrs per Schiff gegangen, so der AZS-Prokurist.



Für das Be- und Entladen der Container steht im Hafen Trier ein solcher 50-Tonnen-Portalkran zur Verfügung. Foto: Charles Cassini

Längerfristig werde man die rasanten Zuwachsraten der ersten drei Jahre kaum fortsetzen können, gehe aber von einem **jährlichen Wachstum im Bereich von fünf Prozent** aus, sagt Gerd Thiebes. Das Containergeschäft in Trier wachse jedenfalls schneller als der dort ebenfalls angebotene konventionelle Umschlag mit Stahlprodukten, Holz oder Schüttgut, der momentan anteilsmäßig noch überwiegt.

Was die Mitarbeiter in Trier angehe, beschäftige man mittlerweile 28 Personen, so Gerd Thiebes. Anfangs seien es nur sieben gewesen. Hinter dieser Entwicklung stehe nicht nur das beschriebene Wachstum, sondern den AZS-Verantwortlichen zufolge auch ein gewisser **Fachkräftemangel. Qualifizierte Leute seien nicht einfach zu finden**, Luxport habe damals seine Leute mit nach Mertert genommen. „Anfangs mussten wir uns mit Kräften aus Bonn behelfen, inzwischen kommen fast alle hier aus der Region, und wir haben **mehrere Auszubildende**.“