



Am „Rhein-Mosel-Hub“ in Bonn werden die Mosel-Container von dem im Mosel-Pendel eingesetzten Binnenschiff auf Linienschiffe Richtung Rheimündungshäfen im Bord-Bord-Umschlag umgesetzt | Bild: AZS

Am Zehnhoff-Söns und Theo Steil betreiben seit 1. Januar den Hafen Trier

China liegt an der Mosel

Familiär und weltmarktorientiert präsentierte sich das mittelständische Betreiberkonsortium des Trierer Hafens bei seiner Vorstellung am Dienstag, den 13. Januar in der Trierer Hafenverwaltung. Mit dem neuen Betreiber, einer Arbeitsgemeinschaft zwischen dem Bonner Multimodalspezialisten Am Zehnhoff-Söns (AZS) und dem Trierer Recyclingunternehmen Theo Steil, gewinnt die regionale Wirtschaft fahrplanmäßig Anschluss an die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrügge.

Mit der Arge Hafen Trier (Theo Steil GmbH mit 25,1 % Anteil und der Am Zehnhoff-Söns GmbH mit 75,9 % Anteil) lenkt seit dem 1. Januar 2015 ein Konsortium aus zwei Familienunternehmen die Geschicke des Hafens Trier. Terminalmanager in Trier ist AZS-Prokurist Gerd Thiebes, der auch bei dem Aufbau des Containerterminals in Metz eine wichtige Rolle gespielt hat. Bereits seit März 2014 betreiben die Bonner über das neue trimodale Terminal in Metz Containerverkehre auf der Mosel. „Den Hafen Trier haben wir zum Jahresbeginn 2015 in die bestehenden, hochfrequenten Linienverkehre und Containeraktivitäten eingebunden“, ergänzt Gerd Thiebes. „Damit erschließt der Hafen Trier durch regelmäßige Containerlinienverkehre der regionalen Wirtschaft eine neue Dimension beim Zugang zu den Seehäfen. Planmäßige Abfahrten mehrmals in der Woche gab es bislang nicht“, sagt Thiebes. Er betont: „Ohne Container gibt es keinen effektiven Anschluss an die Weltwirtschaft.“ Zweimal wöchentlich verkehren Binnenschiffe zwischen Metz, Trier und Bonn, wobei Trier auf halber Strecke liegt. Der AZS-Stamm-sitz in Bonn fungiert als „Rhein-Mosel-Hub“, einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe für Container aus aller Welt. „Bis zu 50 Binnenschiffsabfahrten pro Woche organisieren wir im Verbund der Am Zehnhoff-Söns-Standorte über Bonn. Somit können wir kurze Transitzeiten von und zu den Seehäfen sicherstellen“, so Thiebes.

Alfons Am Zehnhoff Söns, Geschäftsführender Gesellschafter AZS, berichtet vom Hintergrund des Engagements an der Mosel: „Wir sind seit 30 Jahren im Containergeschäft tätig.“ In der Zeit habe AZS viele interessante und innovative Lösungen entwickelt und erfolgreich am Markt positioniert. „Die Frage ist natürlich, warum machen wir das?“ Die Mosel sei in Bezug auf Container bis 2013 ein weißer Fleck auf der Karte gewesen. „Aus Metz, Thionville, Saarbrücken und Trier gab es aber positive Signale, die wir in ein konkretes, marktfähiges Angebot umgesetzt haben. Wir rechnen mit Anlaufschwierigkeiten, aber der Containermarkt und die Perspektiven in dieser Region sind zukunftsweisend“, so Am Zehnhoff Söns. Die Geschichte an der Mosel beginnt demnach nicht mit dem Jahreswechsel 2015. Vor eineinhalb Jahren habe Am Zehnhoff-Söns die strategische Entscheidung getroffen, auf der Mosel aktiv zu werden. Dann gründete AZS mit dem Partnern Société de Ports de la Moselle aus Metz und dem Binnenschiffsexperten HTAG das Containerterminal Metz, das derzeit erweitert wird, und startete die erste Linie. „Erst daraufhin haben wir Gespräche mit Trier aufgenommen und uns an der Neuausschreibung für den Betreiber des Moselhafens beteiligt. Wir legen hier einen klaren Fokus auf das intermodale Transportwesen. Containerlogistik ist ein Kommunikationsgeschäft“, so Am Zehnhoff Söns.

Gerd Thiebes erläuterte, was jetzt im Kommunikationsgeschäft ansteht: Den Kunden zu vermitteln, wie das mit dem Containertransport bei einem One Stop Shop laufe. „Die Kunden müssen zwei Termine kennen. Das sind die Abholung der Box an ihrer Rampe und das Closing im Seehafen. Wir organisieren dazwischen den Transport.“

„Die Mosel wird zum Containerstrom. Industrie- und Handelsunternehmen an Rhein und Mosel gewinnen fahrplanmäßig Anschluss an internationale Verkehrslinien“, sagt Volker Klassen, Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft. Mit dem Trierer Containerterminal (TCT) verfügt Deutschlands einziger öffentlicher Mosel-Hafen über Umschlags- und Logistikkapazitäten auf 420 m Kailänge; zwei Krane mit einer Kapazität von bis zu 50 t und 50.000 qm Lager- und Umschlagsfläche bieten reichlich Platz für das Containergeschäft.

Neue Perspektiven sehen die Betreiber auch im Weinimport, was angesichts der Bekanntheit des Moselweines absurd scheint. Alfons Am Zehnhoff Söns: „Viele Winzer sind heute auch Abfüller, um größere Märkte bedienen zu können. Deshalb importieren sie Weine, die auf ihrem Gut auf die Flasche gezogen werden. Solche Transporte lassen sich über das Binnenschiff bestens organisieren.“ Für die letzte Meile rund um den Hafen Trier setzt das Konsortium auf lokale Spediteure, kündigt Gerd Thiebes an.

In einer Ausschreibung konnte die neue Betreibergemeinschaft den Hafen Trier von ihrem Betreiberkonzept überzeugen, das neben dem Umschlag von Massen- und Projektgütern eine stärkere Einbindung der Containerlogistik am Standort vorsieht. Der bisherige Betreiber, die Luxemburger Luxport S.A., hatte ihre Option auf eine Verlängerung des Ende 2014 auslaufenden Vertrages nicht wahrgenommen.

Dr. Christian Satlow, Geschäftsführer der Theo Steil GmbH, berichtet: „Derzeit betreiben wir das Terminal im Zweischichtbetrieb, der auf einen Dreischichtbetrieb ausgeweitet werden soll. Wir beschäftigen jetzt schon acht gewerbliche Mitarbeiter und weitere vier dafür im Backoffice mit dem Fokus auf den Vertrieb.“ Stuffing und Stripping sowie Zolldienstleistungen werden das Leistungsangebot kurzfristig ergänzen. „Neben dem kombinierten Verkehr werden auch die traditionellen Leistungsbereiche des Hafens Trier im Massengut-, Stückgut- und Schwergutumschlag und der Lagerung weiterbetrieben und entwickelt“, versichert Satlow. Gerd Thiebes kündigt an: „In einem zweiten Schritt werden wir Sammelverkehre nach China anbieten, wie es sie in Bonn mit großem Erfolg gibt.“

Containerumschlag zählt künftig zum Regelbetrieb im Hafen Trier | Bild: Vetter



Traten in Trier gemeinsam vor die Presse (v.l.n.r.): Gerd Thiebes und Alfons Am Zehnhoff Söns (AZS), Volker Klassen (Hafen Trier) und Dr. Christian Satlow (Theo Steil) | Bild: Nutsch

Normalerweise muss ein Kunde mindestens einen 20 Fußcontainer für die Durchführung seiner Transporte bestellen. Mit dem ‚Sammelcontainer‘ bietet AZS insbesondere mittelständischen Unternehmen die Möglichkeit, auch kleinere Partien auf die Märkte im Reich der Mitte kostengünstig per Container zu verschicken. „AZS ist über ein Joint Venture an drei Standorten in China mit eigenen Niederlassungen vertreten und kann sich so vor Ort um die Kommissionierung und Zustellung der Waren selbst kümmern“, so Thiebes.

Auch Triers Hafenchef Volker Klassen freut sich über die neuen Betreiber: „Die Konstellation ist für alle beteiligten Partner ideal, da die logistische Bedeutung der Binnenschifffahrt durch die Containerisierung der Mosel wächst. Davon profitieren wir als Hafen über steigende Umschlagsmengen. Aber auch über das wachsende Angebot an logistischen Leistungen, die wir der Hafen- und Standortwirtschaft bieten können.“

In den kommenden fünf Jahren will das Betreiberkonsortium die Anzahl der in Trier umgeschlagenen Container mit deutlich mehr als 20.000 TEU mindestens vervierfachen. Im Jahr 2014 wurden im Hafen Trier 3.834 TEU umgeschlagen. Auf weitere Perspektiven, darunter die Saar, angesprochen betont Alfons Am Zehnhoff-Söns: „Wir sind der festen Überzeugung, dass es nicht bei den zwei Standorten Metz und Trier bleiben wird.“ Trotz aller Bodenständigkeit formuliert Am Zehnhoff Söns ein ambitioniertes Ziel: „Wir wollen in 2016 den Breakeven schaffen.“

Hans-Wilhelm Dünner | Michael Nutsch

