



Das Containerterminal von AZS in Trier | Bilder: Heying

Am Zehnhoff-Söns entwickelt den Standort im Hafen Trier stetig weiter

Container, Timber und Draht

Seit die Am Zehnhoff-Söns Gruppe (AZS) aus Bonn im Hafen Trier ein Containerterminal betreibt, entwickeln sich die Umschlagszahlen stetig weiter. Nach dem man bislang neben Containern auch große Drahtrollen umschlug, ist der Standort nun auch offizieller Timberport der DB.

Im Hafen Trier gehört das Container-Terminal von AZS schon zum gewohnten Bild, genauso, wie die dazugehörigen Containerschiffe. Zum Hafen Antwerpen fährt zweimal wöchentlich ein Schiff, aber Prokurist Gerd Thiebes ist noch nicht ganz zufrieden: „Der Hafen Antwerpen ist sehr exportlastig. Wir müssen daher versuchen Überhänge auszugleichen, um paariger zu fahren. Vielleicht mit einer entsprechenden Einbeziehung des Hafens Rotterdam, der für uns stark importlastig ist.“ Zudem seien die Straßenverkehre immer noch zu hoch, so Thiebes. „es beginnt schon spürbar ein Umdenken, immer mehr Ablader und auch Spediteure suchen zunehmend den politisch vernünftigeren Weg. Für uns gilt: für den Kunden ist es gar nicht so wichtig, welchen Weg seine Güter genommen haben, wir müssen es nur schaffen das Ganze wirtschaftlich darzustellen.“

Zugverkehre wachsen

Den erhöhten Umschlag bei AZS im Hafen Trier stelle man vor allem bei den Zugverkehren fest, so Thiebes, dennoch plane man noch einen weiteren Umlauf per Schiff, um die Güter gleichmäßig zu verteilen. Die zwei Schiffe, die für AZS auf der Mosel unterwegs sind, fahren im Wesentlichen das Terminal im Hafen Bonn als Hub an, aber es kommt durchaus immer wieder vor, dass Schiffe auch direkt die Westhäfen ansteuern. Auch die Zuglinien möchte man bei AZS weiterentwickeln: „Bevor nichts mehr geht, haben wir in Trier die Möglichkeit auf die Schiene zu verlagern“ sagt Thiebes mit



Der mobile Liebherr-Umschlagbagger LH80 ...

Blick auf das extreme Niedrigwasser im letzten Jahr. Risikoverteilung sei das eine, aber auch eine geänderte Haltung der Verlagerer sei zu spüren, meint Thiebes, denn die „Just-In-Time“-Mentalität verliere langsam, aber doch spürbar an Bedeutung. „Häfen und Terminals bekommen dadurch eine Hubfunktion und werden enorm an Bedeutung gewinnen“, prophezeit Thiebes. Damit verbunden sei aber auch eine Weiterentwicklung der Dienstleistungen im Hafen, respektive am Terminal.



Lkw Verkehre verändern

„Machen wir uns nichts vor“, gibt Prokurist Alexander Am Zehnhoff-Söns zu bedenken, „der Wettbewerb im Transportgewerbe findet nach wie vor auf der Straße statt, denn diese Verkehre sind schlicht zu günstig“, so Alexander Am Zehnhoff-Söns. Bei AZS wolle man aber an dieser Stelle deutlich nachhaltig agieren, so Alexander Am Zehnhoff-Söns. So versuche man zusehends den Lkw Verkehr im Nahverkehr zu halten: „Dadurch kann ein Fahrer drei bis vier Touren machen“, erläutert Alexander Am Zehnhoff-Söns, im Direktverkehr hingegen sei der Fahrer für mindestens einen Tag an eine Fuhr ge-bunden. „Der Druck, Fahrer für Kurtouren zu sparen, ist im Markt zwar in Teilen schon spürbar, aber noch nicht signifikant, wir greifen dem Trend da vor und sind dafür dann aber auch gut gerüstet“, bekräftigt Prokurist Gerd Thiebes. Die Bedeutung, die der Lkw nach wie vor für AZS hat, lässt sich zum einen gut an der Größe der Lkw-Flotte der AZS-Gruppe ablesen, aber auch den Details der Flotte, wie an der neuesten Zugmaschine, die die Trierer angeschafft haben. Es handelt sich um eine Zugmaschine der Marke Scania als Sonderedition im „Moselpower“ Design. Ein klares Bekenntnis zur Region, zum Hafen und zu nachhaltiger Technik, denn auch der Neuzugang ist, wie der gesamte Fuhrpark der AZS Gruppe, mit der neuesten Technik ausgestattet. Der Fuhrpark wird regelmäßig erneuert und an aktuelle Umweltrichtlinien angepasst sowie seit 2017 zudem sukzessive mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet.

Angebote weiterentwickeln

Die Containermenge auf dem Terminal in Trier wächst stetig. Kein Wunder also, dass man bei AZS alle Möglichkeiten zur Erweiterung des Terminals prüft. „Wir sind da mit dem Hafen Trier zusammen auf einem guten Weg“, zeigt sich Alexander Am Zehnhoff-Söns zufrieden. Wenn die Pläne umgesetzt würden, die man zurzeit verfol-gt, werde man das Terminal-Gelände schon in absehbarer Zeit



... verfügt über alle nötigen Greifer

deutlich erweitern können. Damit will man sich aber nicht zufriedengeben. Ein überdachter Platz, umstellt von 40 Fuß Containern, birgt eine Werkstatt, in der Container wieder fit gemacht werden. „Die nachgelagerten Dienstleistungen werden ebenfalls immer wichtiger, hier unterscheiden sich bloße Umschlagplätze von unterstützenden Hubs. Dazu gehört nicht nur der Support am Container selbst, sondern auch das Stuffing und Stripping wird immer mehr“, berichtet Gerd Thiebes. „Der improvisierte Bereich, in dem



Das AZS-Terminal ist jetzt auch Timber-Port der DB

wir jetzt noch die Reparaturen und andere Dienstleistungen durch-führen, wird schon bald einer Halle weichen, die wir zu diesem Zweck hier bauen werden“, ergänzt Alexander Am Zehnhoff-Söns.

Timberport Trier

Nicht nur Fläche und Angebot rund um den Container entwickeln sich bei AZS in Trier. Schon seit geraumer Zeit gehen hier auch die Drahtrollen der benachbarten Drahtwerke auf die Reise. Doch die Stahlbranche ist derzeit kein stabiler Verloader: Streiks und niedrige Preise drücken auf die Performance. Von daher war es für AZS nur folgerichtig ein weiteres Gut, welches die Region stärkt und somit auch einen stabilen Warenfluss generiert, mit ins Portfolio aufzunehmen. Und so ist man seit kurzem offizieller, bei der DB geführter Timberport. Mit dem Umschlag von Rundholz hat die Am Zehnhoff-Söns Gruppe nun ein Produkt im Portfolio, das auch optisch auffällt. Die Züge sind idealerweise paarig ausgelastet, da die Rundhölzer die Region verlassen und als Schnitthölzer wieder zurückkommen. Die zentrale Lage des multimodalen Terminals in Trier, unmittelbar am Dreiländereck Deutschland – Frankreich – Luxemburg, erlaubt es, neben dem gesamten Einzugsbereich Hunsrück-Saar, der Eifel und dem Moseltal, auch aus grenznahen Gebieten Luxemburgs und Nordost-Frankreichs Verladungen durchzuführen. Die Dienstleistungen des Timberports sind Holztransport über Wasser und Land per Schiff, Lkw und Bahn, der Umschlag von Stammholz auf dem Terminal, die kurzfristige Überlagernahme von Holz, die Entsorgung von Rinde und Reststücken und die Verriegelung von Bahnwaggons und Sicherung der Ladung. Der Liebherr Mobilbagger LH80 verfügt über alle nötigen Greifer, um die unterschiedlichen Produkte zu bewegen.

Schleusungspolitik hemmt Güterschifffahrt

Einzig mit dem Schleusungsprozedere zeigen sich Alexander Am Zehnhoff-Söns und Gerd Thiebes deutlich unzufrieden: „Man verfährt hier leider nicht danach, wann ein Schiff ankommt, sondern gibt der Fahrgastschifffahrt grundsätzlich Vorrang“, berichtet Alexander Am Zehnhoff-Söns. Diese Vorschleuserecht bewirke, dass man kaum noch die Zeiten der Linienschiffe in und aus dem Hafen Trier kalkulieren könne. Hinzu komme, dass die Beliebtheit des Moseltals zu einem erhöhten Aufkommen von Fluss-Kreuzfahrtschiffen führe. Diese hätten aber, anders als die Ausflugschiffe, keine so eng getakteten Zeitpläne, profitierten aber dennoch vom Vorschleuserecht. „Das ist für die Frachtschifffahrt schon deutlich belastend“, beklagt auch Gerd Thiebes, „dadurch werden die Fahrpläne der Containerschiffe massiv gestört.“ Im letzten Jahr habe es 5000 Vorschleusungen gegeben und die Tendenz sei steigend. Um bestmöglichen Verkehrsfluss auf der Mosel zu erreichen, müsse daher das Vorschleuserecht aufgegeben werden, sind sich Alexander Am Zehnhoff-Söns und Gerd Thiebes einig. **Martin Heying**