

# #22

# HAFENNEWS

- › Hafen Trier wächst
- › Editorial
- › Gezeitenwechsel
- › Theo Steil
- › Mythos Mosel
- › Vorschleusungsrecht
- › Events & Termine
- › Am Zehnhoff-Söns



# INHALT



Hafen Trier wächst / S. 02



Editorial / S. 03



Gezeitenwechsel / S. 04-06



Theo Steil / S. 07



Mythos Mosel / S. 08



Vorschleusungsrecht / S. 09



Events & Termine / S. 010



Am Zehnhoff-Söns / S. 11

# HAFEN TRIER WÄCHST

Das Umschlagsvolumen im Hafen Trier ist 2014 im Vergleich zum Vorjahr erneut gewachsen. So sind die wasserseitigen Umschlagsmengen im vergangenen Jahr um 63.142 auf 1.168.260 Tonnen gestiegen. Dabei lag der Anteil des leicht anziehenden Containerumschlags mit 96.707 Tonnen (3.882 TEU) bei rund 8,3 Prozent an der Gesamtmenge. Ein interessante Entwicklung hat es bei der Mengen der ein- und ausgehenden Güter gegeben: So ist der Anteil der Güter, die über Trier verschifft werden, deutlich um 85.831 auf 418.576 Tonnen gestiegen. Die Zahl der eingehenden Güter verringerte sich hingegen um 22.695 auf 749.684 Tonnen. Diese Entwicklung lässt sich auf wachsende Exporte der regionalen Firmen zurückführen.

## Die Zahlen im Überblick:

### 2014:

**Wasserseitiger Umschlag**..... 1.168.260 Tonnen  
**Ankunft:** ..... 749.684 Tonnen  
**Abgang:** ..... 418.576 Tonnen

**Container:** ..... 96.707 Tonnen in 3.882 TEU

### 2013:

**Wasserseitiger Umschlag**..... 1.105.124 Tonnen  
**Ankunft:** ..... 772.379 Tonnen  
**Abgang:** ..... 332.745 Tonnen

**Container:** ..... 90.560 Tonnen in 3.587 TEU

# RICHTUNG WELTMARKT. FAHRPLANMÄSSIG.

Für den Welthandel war der Container vor mehr als 50 Jahren eine Revolution. Plötzlich ließen sich Waren aus aller Welt mit einer standardisierten Stahlbox sicher über die Weltmeere verschiffen, schnell im Hafen umschlagen und problemlos ins Hinterland verfrachten. Das hat vieles leichter gemacht zu einer Zeit, in der kaum jemand die Worte Globalisierung oder arbeitsteilige Welt auf dem Zettel hatte.

Heute ist die Welt ein Dorf. Und das Internet der Marktplatz, auf dem Waren und Dienstleistungen per Mausklick verfügbar sind.

Wer als Binnenhafen an der stetig wachsenden Containerisierung weltweiter Güterströme partizipieren will, die mit der grenzenlosen Warenbeschaffung und -distribution verbun-

den ist, muss den handelnden Unternehmen attraktive Standortangebote machen können.

Genau das haben die neuen Betreiber des Trierer Hafenterminals vor, die als Arbeitsgemeinschaft nicht nur den Containerumschlag ausbauen, sondern auch damit verbundene Containerservices an der Mosel etablieren wollen.

Schon zum Start ist es dem Betreiberkonsortium gelungen, die Transport- und Logistikoptionen für Unternehmen in der Region zu erweitern: Seit dem 01. Januar 2015 ist der Hafen Trier an hochfrequente Container-Linienverkehre angeschlossen.

Diese schaffen eine Verbindung zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam - und das

fahrplanmäßig. Auch in den Umschlag konventioneller Güter - Massengut und Projektladung - wird durch die Neuorganisation des gesamten Umschlags im Hafen Trier zusätzliche Bewegung kommen.

Mit welchen Ideen die neue Betreibergemeinschaft in unserem Hafen für Wachstum sorgen will, wie die regionale Wirtschaft von den Angeboten profitieren kann, und warum die Wege Richtung Weltmarkt heute kürzer sind als je zuvor, lesen Sie in dieser Ausgabe.

Einen guten Start in den Frühling wünscht Ihnen,

Volker Klassen



# GEZEITENWECHSEL IM HAFEN TRIER



Gregor Söns, Volker Klassen und Gerd Thiebes (v.l.n.r.)

Mit der neuen Betreibergesellschaft wird die Mosel zum Containerstrom. So gewinnt die regionale Wirtschaft fahrplanmäßig Anschluss an die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrügge. Das beflügelt den internationalen Handel. Aber auch die zukünftige Entwicklung des Hafenstandortes. Die Trierer HAFENNEWS sprach mit einem der neuen Betreiber der Multimodal Terminal Trier GmbH, dem Bonner Unternehmen Am Zehnhoff-Söns (AZS), und mit Hafenchef Volker Klassen über die Chancen und Ziele des neuen Hafenbetriebs.

**Herr Söns, Herr Thiebes, Herr Klassen: Das Trierer Container Terminal TCT ist schon seit längerem eine wichtige Schnittstelle für den Containerumschlag auf der Mosel. Was hat sich zum 1. Januar 2015, mit Start der neuen Betreibergesellschaft, geändert?**

**Gregor Söns:** Seit Jahresanfang betreiben wir über den Hafen Trier regelmäßige Containerlinienverkehre. Planmäßige Abfahrten

mehrmals in der Woche gab es bislang nicht. Das hat die Entwicklung des Containerumschlags gebremst. Denn wie in jedem anderen Markt gilt auch für die Logistik eines Hafens: Wo kein Angebot, da keine Nachfrage.

**Gerd Thiebes:** Kunden richten sich nun mal nach den Gegebenheiten. Mit fahrplanmäßigen Binnenschiffs-Linienverkehren bieten wir den Unternehmen in der Region heute

ein attraktives Angebot mit uneingeschränkter Verfügbarkeit.

**Nun hat die Mosel ja eine vergleichsweise geringere Zubringerfunktion zu den Seehäfen als der Rhein, auf den Sie von Ihrem Bonner Stammsitz aus blicken. Wie wollen Sie die fahrplanmäßige Frequenz in Trier sicherstellen?**

**Söns:** Containerverkehre auf der Mosel betreiben wir bereits seit März 2014 über das neue trimodale Terminal in Metz. Den Hafen Trier haben wir in die bestehenden, hochfrequenten Linien und Containeraktivitäten eingebunden. Bonn fungiert als Rhein-Mosel-Hub, als logistische Drehscheibe für die Verkehrsströme von und zu den Seehäfen Antwerpen, Rotterdam und Zeebrügge.



Will Container-Depots für Übersee-Carrier einrichten: Gregor Söns

**Thiebes:** Trier liegt für uns auf dem Weg. Derzeit sind wir mit zwei Abfahrten pro Woche am Start; diese Frequenz können wir jederzeit hochfahren. 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.

**Was versprechen Sie sich von Ihren neuen Partnern, Herr Klassen?**

**Volker Klassen:** 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.

**Mit welchen Leistungen sind Sie im Hafen Trier am Start?**

**Thiebes:** Als Spezialist für multimodale Verkehre übernehmen wir zuallererst eine wichtige Integrations- und Umschlagsfunk-

tion über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg. Sprich: Wir unterstützen unsere Kunden dabei, besonders wirtschaftliche und umweltfreundliche Verkehrsketten zu realisieren, indem wir Straße, Schiene und Wasserstraße in effiziente Versorgungskonzepte einbinden können. Dafür besitzen wir jahrzehntelange Erfahrung und die Technik, die der trimodale Umschlag braucht. Daneben bieten wir Leistungen rund um den Container, zum Beispiel Reparatur, Vermietung oder Verkauf, aber auch das Container-Trucking oder Zolldienstleistungen.

**Söns:** Eines unserer Ziele ist beispielsweise die Einrichtung mehrerer Container-Depots für Übersee-Carrier. Denn damit können wir auf Reedereien zugehen, die ihre Überseecontainer bislang aus dem Seehafen holen mussten. Diesen Weg können sich Schifffahrtsunternehmen und Kunden in Zukunft sparen. Die Container-Depots sind eine von vielen Produktangeboten, über das sich der Standort Trier ausgezeichnet vermarkten lässt.

**Klassen:** Mit unseren vorhandenen Flächenkapazitäten und einer modernen Logistik-Infrastruktur geben wir im Hafen Trier verschiedenen Entwicklungsmöglichkeiten Raum. 420 Meter Kailänge sind nur eine von vielen guten Standortvoraussetzungen. Auch die Idee eines Container-Depots hat auf den 50.000 Quadratmetern Lager- und Umschlagsfläche Platz.

**Wird es im Depot nur Stahlboxen geben oder auch andere Transportmittel?**

**Thiebes:** Die Stahlbox wird sicher die größte Rolle spielen, aber auch Tank-Container und Flexi-Tanks werden wir im Programm haben.

**Sie erwähnten Reedereien als interessante Kundengruppe: Wen haben Sie noch im Blick?**

**Söns:** Über unser Angebot werden wir für viele Industrien, die Waren über die Seehäfen importieren oder exportieren, ein möglicher Gesprächspartner sein. Im Importbereich

sehen wir an der Mosel aufgrund der räumlichen Nähe beispielsweise Winzereibetriebe.

**Wie bitte? Weine kommen doch von der Mosel, nicht an die Mosel oder?**

**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.

**Thiebes:** Natürlich haben wir auch Reeder und Großspediteure als Kunden im Blick, für die wir als neutraler Dienstleister Aufgaben in der Transportkette übernehmen können. Um dies entsprechend in den Markt tragen



Hat auch Reeder und Großspediteure als Kunden im Blick: Gerd Thiebes

zu können, haben wir unsere Vertriebsaktivitäten bereits im vergangenen Jahr verstärkt.

**LKW, Bahn oder Binnenschiff? Ab wann rechnet sich der Weg übers Wasser?**

**Thiebes:** Aus Umweltsicht vom ersten Meter an, aus wirtschaftlicher Sicht ab etwa 80 Kilometer Wegstrecke. Ein Binnenschiff kann locker 60 LKW-40-Tonner ersetzen. Es produziert deutlich weniger Lärm- und Abgasemissionen, kostet keine Maut, verursacht keinen Stau. Immer mehr Logistiker und Verloader entdecken den Containertransport auf dem Binnenschiff für sich. Es ist auch deutlich günstiger: Mehr als 100 Euro pro Container können Unternehmen zwischen Trier und Antwerpen auf dem Wasserweg im Vergleich zum Straßentransport sparen.



Sorgen für „Mosel-Power“ im Hafen Trier: Gerd Thiebes, Alfons Am Zenhoff-Söns, Volker Klassen und Dr. Christian Satlow (v.l.n.r.).

**Klassen:** Die Chance für Unternehmen liegt darin, mit einer deutlich besseren CO2-Bilanz unterwegs zu sein. Die Nachfrage der verladenden Industrie nach umweltfreundlichen Logistiklösungen wächst. Der positive Standorteffekt für die Moselregion: weniger Fernverkehr auf unseren Straßen.

**Söns:** Ein schönes Beispiel dafür ist IKEA, unser erster Kunde am trimodalen Terminal in Metz. Die Warentransporte für das Zentrallager in Metz hat der Konzern aufgrund des Standortangebotes komplett von der Straße auf das Binnenschiff verlagert und produziert damit ein Drittel Emissionen weniger. Auch der Hafen Trier bietet ideale Voraussetzungen für effiziente wie nachhaltige Verkehrslösungen.

**Das hört sich gut an. Aber auch die Binnenwasserwege sind in Deutschland ja bekanntlich ein Infrastrukturdauerthema. Viele Schleusen fehlen oder sind sanierungsbedürftig?**

**Thiebes:** Das läuft auf dem Moselabschnitt zwischen Trier und Bonn vergleichsweise gut, obwohl die benötigte zweite Moselschleuse voraussichtlich erst 2036 fertig sein wird. Wir versuchen derzeit unsere Transitzeiten weiter zu verkürzen, in dem

wir ein Vorschleusungsrecht gewährt bekommen, so dass wir mit der Fahrgastschiffahrt gleichgestellt werden.

**Seit 1. Januar 2015 läuft der Betrieb gemeinsam mit Ihnen und Theo Steil unter neuer Flagge. Wie passt ein Entsorgungsunternehmen zur Container-Strategie?**

**Klassen:** Das Projektgeschäft und der Massengutumschlag sind ein starkes Standbein in unserer Strategie, die der eines Universalhafens gleicht. Der Vorteil liegt darin, dass sich unterschiedliche Mengenentwicklungen in den einzelnen Segmenten ausgleichen können. So brach in Zeiten der Weltwirtschaftskrise der Transport von Massengütern weit weniger ein als der Containerumschlag. Und: Alteisen und Schrott lassen sich auch im Container über die Seehäfen nach Fernost transportieren.

**Welche Investitionen sind mit Ihrem Betreiberengagement verbunden?**

**Thiebes:** Wir haben rund 1,5 Millionen Euro in unseren Gerätepark, in Leercontainer-Stapler, Flurfördergeräte und IT investiert, damit wir am 1. Januar 2015 auf Knopfdruck mit dem laufenden Betrieb starten

konnten. Außerdem werden wir zehn bis 15 Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen.

**Was haben Sie sich für die kommenden Jahre in Trier vorgenommen?**

**Söns:** In den kommenden fünf Jahren wollen wir die Anzahl der in Trier umgeschlagenen Container mit deutlich mehr als 20.000 TEU mindestens vervierfachen. Da wir in Bonn durch den Terminalausbau die letzte Ausbaustufe erreicht haben, suchen wir Möglichkeiten für das weitere Wachstum unserer Unternehmensgruppe. Der Hafen Trier bietet uns ideale Rahmenbedingungen dafür.

#### Am Zehnhoff-Söns – Schwerpunkte in Trier

- Container-Dienstleistungen und Container-Umschlag
  - Trucking
  - Binnenschiffsverkehre
  - Container-Reparaturen
  - Bahnumschlag
  - Stuffing & Stripping
  - Door-to-Door Service
  - Umschlag von Massen- und Stückgut
  - Projektverladungen
  - Freilagerungen
  - Warendistribution
  - Zollabfertigungen
- » Weitere Infos unter: [www.azs-trier.de](http://www.azs-trier.de)

## ANSCHLUSS AN DIE WACHSTUMS-REGIONEN DER WELT

*Trier und Theo Steil, das ist eine lange Geschichte. Sie reicht mehr als 90 Jahre zurück und beschreibt den Weg vom regionalen Schrotthandel zu einem Entsorgungs- und Recyclingunternehmen mit internationalen Kundenstrukturen. Als Gesellschafter des neuen Betreiberkonsortiums schreibt Theo Steil jetzt ein neues Kapitel der Firmengeschichte. Dr. Christian Satlow, neben Norbert Schuster und Gesellschafter Stephan Gondert Geschäftsführer des Unternehmens, über wichtige Exportmärkte, Massengut in Containern und Kosten, die sich Kunden sparen können.*



**HAFENNEWS: Herr Dr. Satlow, was war für Sie der Beweggrund, in die neue Betreibergesellschaft einzusteigen?**

Dr. Satlow: Im Betreiberkonsortium haben wir gemeinsam mit unserem Partner Am Zenhoff-Söns die Möglichkeit, die Zukunft des Trierer Hafens mitzugestalten. Selbst im Massengutumschlag wird der Container mehr und mehr zum Baustein internationaler Lieferketten. Mit dem Ausbau dieses Bereichs schaffen wir für Hafenkunden zusätzliche Möglichkeiten und Attraktivitätsfaktoren.

**Was ist Treiber der Entwicklung, Massengut in Container zu verladen?**

Dr. Satlow: Die Märkte verschieben sich ins Ausland. In unserem Bereich, aber auch in anderen Industrien, werden Indien und Asien immer wichtiger. Der Rohstoffhunger in

diesen Wachstumsregionen wächst enorm. Container haben unter anderem den Vorteil, dass sie im Landesinneren sehr viel einfacher und schneller an den Bestimmungsort transportiert werden können.

**Welches sind typische Containerwaren bei Theo Steil?**

Dr. Satlow: Nichteisenmetalle wie Kupfer und Messing sind Produkte, die wir im Container an unsere Kunden exportieren. Unser Eisen-geschäft, also recycelter FE-Schrott, bleibt hingegen Schüttgutgeschäft.

**Worin liegen die Vorteile für Industrie und Handel, ab Trier fahrplanmäßig an Containerliniendienste angeschlossen zu sein?**

Dr. Satlow: LKW-Zubringerdienste zu anderen Häfen oder Umschlagpunkten entfallen. Au-

Berdem können heavy tested Container, wie wir sie einsetzen, mit bis 30 Tonnen Frachtgewicht beladen werden. Auf öffentlichen Straßen geht das nur bis maximal 27 Tonnen, was bedeutet: Verlader sparen über Trier als Ausgangshafen mehr als 10 Prozent Kosten an jedem Container.

**Worin liegt der Mehrwert einer Betreiberkonsortiation zwischen Ihnen und AZS?**

Dr. Satlow: Wir werfen unsere Ressourcen in einen Topf. Beide Unternehmen besitzen jahrzehntelange Erfahrung in Segmenten, die heute das Fundament eines leistungsfähigen Hafenbetriebs sind. Und: Die Ausweitung von Dienstleistungen rund um den Container schafft neue Angebote. Ich bin sicher, dass wir hier in Zukunft sehr viel bewegen werden.



## FESTMACHEN BEI DEUTSCHLANDS MOSEL-WINZERN: „MYTHOS MOSEL“ BRINGT SPITZENWEINE INS GLAS

Die Mosel, sie ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Menschen im Saarland und in Rheinland-Pfalz, sondern auch ein gewinnbringender Genussfaktor. Aus der ältesten Weinregion Deutschlands gehen Riesling-Weine hervor, die zu den besten der Welt gehören. Auf den Schieferböden der Steillagen findet die Rebsorte hervorragende Wachstumsbedingungen. Mehr als 4000 Winzer in über 100 Weinorten bewirtschaften rund 8.800 Hektar Weinbergsfläche mit etwa 55 Millionen Rebstöcken entlang der 243 Kilometer langen deutschen Mosel. Schon Kelten und Römer pflanzten hier vor 2000 Jahren Weinreben.

Unter dem Titel „Mythos Mosel. Eine Riesling Reise.“ wird diese Geschichte für drei Tage zu einem erlebnisreichen Genussmo-

ment. 25 Weingüter öffnen vom 29. bis zum 31. Mai auf einer 20 Kilometer langen Moselstrecke zwischen Kesten und Zeltingen ihre Pforten, um gemeinsam mit 80 Winzern zur Weinprobe einzuladen. Neben der Präsentation von 300 Weinen tischen dort ansässige Gastronomen regionale Köstlichkeiten auf. Mit einem Bus können Genießer zwischen den Weingütern pendeln. Das mythische Weinwochenende an der Mosel findet bereits zum zweiten Mal statt.

Die Liste der beteiligten Weingüter liest sich wie das „Who is who“ der Mosel: Mit J.J. Prüm, Fritz Haag, Schloss Lieser, Dr. Loosen, Markus Molitor, Selbach-Oster, Willi Schaefer, Van Volxem, Heymann-Löwenstein, St. Urbans-Hof, Reichsgraf von Kesselstatt, Thanisch oder Clemens Busch ist

eine ganze Reihe der am höchsten bewerteten Weingüter Deutschlands bei „Mythos Mosel“ vertreten.

Den Auftakt des Weinwochenendes bildet am Abend des 29. Mai eine weinkulinärische Veranstaltung in Schloss Lieser, das in diesem Jahr als Luxushotel neu eröffnet wird. Auf der Sonderveranstaltung kochen regionale Spitzenköche wie Wolfgang Becker (Becker's, Trier), Harald Rüssel (Rüssel's Landhaus St. Urban, Naurath/Wald) und Markus Reis (Zeltinger Hof) auf.

Eintrittskarten für „Mythos Mosel. Eine Riesling Reise“ und weitere Infos unter [www.mythosmosel.de](http://www.mythosmosel.de)

## „BINNENSCHIFFFAHRT MUSS SCHNELLER WERDEN“:

*Für die Linienschiffahrt der Containerverkehre streben die neuen Betreiber im Hafen Trier das Vorschleusungsrecht an.*

Die Binnenschiffahrt ist einer der umweltfreundlichsten und zugleich leistungsfähigsten Verkehrsträger – solange er nicht durch mangelnde Schleusenkapazitäten ausgebremst wird. „Die Grenze der Leistungsfähigkeit an den 10 Schleusenanlagen zwi-

eine tägliche Herausforderung. „Wir streben ein Vorschleusungsrecht an“, sagt Gerd Thiebes, Prokurist des Multimodalspezialisten Am Zenhoff-Söns, neben Theo Steil neuer Terminalbetreiber im Hafen Trier. Thiebes erhofft sich bis Mitte des Jahres eine Ent-

Nach Planung des Bundes sollen die zehn Schleusen auf der Mosel bis 2036 zweite Kammern zur Entlastung bekommen – ein Zeithorizont, der angesichts der wachsenden Verkehrsmengen zu weit gefasst ist. 1963 in Betrieb genommen, waren die Schleusen ursprünglich für ein Transportaufkommen von jährlich zehn Millionen Tonnen ausgelegt. Derzeit liegt es bei 14 Millionen Tonnen; 2025 sollten es laut Prognose 17 bis 18 Millionen Tonnen sein; zudem haben die Personen- und Freizeitschiffahrt stark zugelegt.

Trier ist nach Zeltingen (2009) und Fankel (2013) erst der dritte deutsche Moselschleusen-Standort, der bis 2017 eine zweite Kammer erhält. Es folgen Lehmen, Wintrich, Müden, Detzem, Enkirch, St. Adegund und Koblenz.

„Man muss das beschleunigen“, sagt auch Max Nilles, Präsident der Moselkommission. Er unterstützt den Vorschlag der Länder Rheinland-Pfalz, Saarland und Luxemburg, den Ausbau mitzufinanzieren. Erst im Januar hatte der rheinland-pfälzische Infrastrukturminister Roger Lewentz dem Bund dieses Vorgehen erneut angeboten.



schen Trier und Koblenz ist erreicht“, stellt die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) mit Blick auf die stetig wachsenden Verkehrsmengen auf der Mosel fest. Folge: Güterschiffe müssen immer längere Wartezeiten an den Schleusen in Kauf nehmen.

Für Betreiber von Linienverbindungen, die mit festen Transitzeiten planen müssen,

scheidung, die Güterschiffen am Engpass Schleuse Vorrang vor der Personen- und Freizeitschiffahrt einräumen würde.

Auch Volker Klassen, Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft, setzt auf die „grüne Welle“ für den Güterverkehr auf der Mosel: „Die Binnenschiffahrt muss schneller werden“, fordert Klassen mit Hinweis auf die wirtschaftliche Bedeutung der Mosel.

# EVENTS & TERMINE

## Moselpower erleben

„Hafen Trier – Moselpower erleben“, unter diesem Motto präsentiert sich der Hafen Trier am 16. April auf dem bundesweiten „Tag der Logistik“. Der bereits zum achten Mal von der Bundesvereinigung Logistik (BVL) veranstaltete Event soll der breiten Öffentlichkeit einen Einblick in die Vielfalt der Logistik geben. Dazu öffnen die Branchenunternehmen für einen Tag ihre Pforten. Rund 37.500 Teilnehmer besuchten mehr als 400 Veranstaltungen in 18 Ländern am Tag der Logistik 2014. Im Hafen Trier ist in diesem Jahr MdB Patrick Schnieder, Mitglied des Verkehrsausschusses, zu Gast.

## Hafen Trier zeigt international Flagge

Mit 52.000 Fachbesuchern aus 110 Ländern ist sie die Weltleitmesse der Transport- und Logistikbranche: Alle zwei Jahre findet die transport logistic in München statt. In diesem Jahr öffnet sie vom 5. bis zum 8. Mai in der bayerischen Landeshauptstadt ihre Pforten. Gleich in zwei Messehallen zeigt der Hafen Trier auf diesem internationalen Event Flagge: Als Mitglied des Bundesverbandes der öffentlichen Binnenhäfen (BöB) am Stand B3.225/324 und auf einem Gemeinschaftsstand der Häfen Bonn, Saarlouis, Trier und Metz (Stand B5.330).

## „Winzer des Jahres“ in der Bier-Hauptstadt

Werbung für die Mosel macht in der Hauptstadt des Bieres an einem Messtag Thomas Haag vom Schloss Lieser. Hafen-Chef Volker Klassen hat den „Winzer des Jahres“ für einen Verkostungs-Event auf der transport logistic gewonnen.



## Der Trierer Stadtlauf – der Hafen ist wieder mit dabei

Ende Juni findet der 32. Trierer Stadtlauf statt. Auch der Hafen Trier ist wieder mit dabei und sponsert den 21 Kilometer-Halbmarathon durch das Trierer Stadtgebiet und entlang der Mosel. Am 28. Juni 2015, zeitgleich mit dem traditionellen Altstadtfest, wird auch in diesem Jahr der Internationale Trierer Stadtlauf in der Moselmetropole stattfinden. Zum insgesamt 31. Mal werden Läufer lokaler und internationaler Herkunft sich treffen, um ihre Kraft und Ausdauer auf die Probe zu stellen.

Wie bereits beim letztjährigen Lauf wird die Strecke des Hafenlaufes aufgrund der problematischen Brückensperrungen nicht durch das eigentliche Hafengelände führen, sondern sich komplett in zwei 10 Kilometer-Runden zwischen dem Verteilerkreis und der Konrad-Adenauerbrücke bewegen. Die Strecke ist flach und bietet den Läufern ein abwechslungsreiches Panorama in der Stadt bei gutem Untergrund. Die amtlich vermessene Laufstrecke endet wie jedes Jahr mit einem Zieleinlauf durch die Innenstadt mit Ziel Porta Nigra.

Neben dem Hafenlauf wird es natürlich auch wieder viele andere Läufe geben, die auf zwei kürzeren Strecken abgehalten werden. Die 5,4 Kilometer lange Strecke startet in der Innenstadt, folgt der Hafenlauf-Strecke bis zum Verteilerkreis und führt dann in einem Bogen entlang der Ostallee zum Ziel an der Porta Nigra. Die kürzeste Strecke misst 1600 Meter und verläuft an der Nord- und Ostallee entlang.

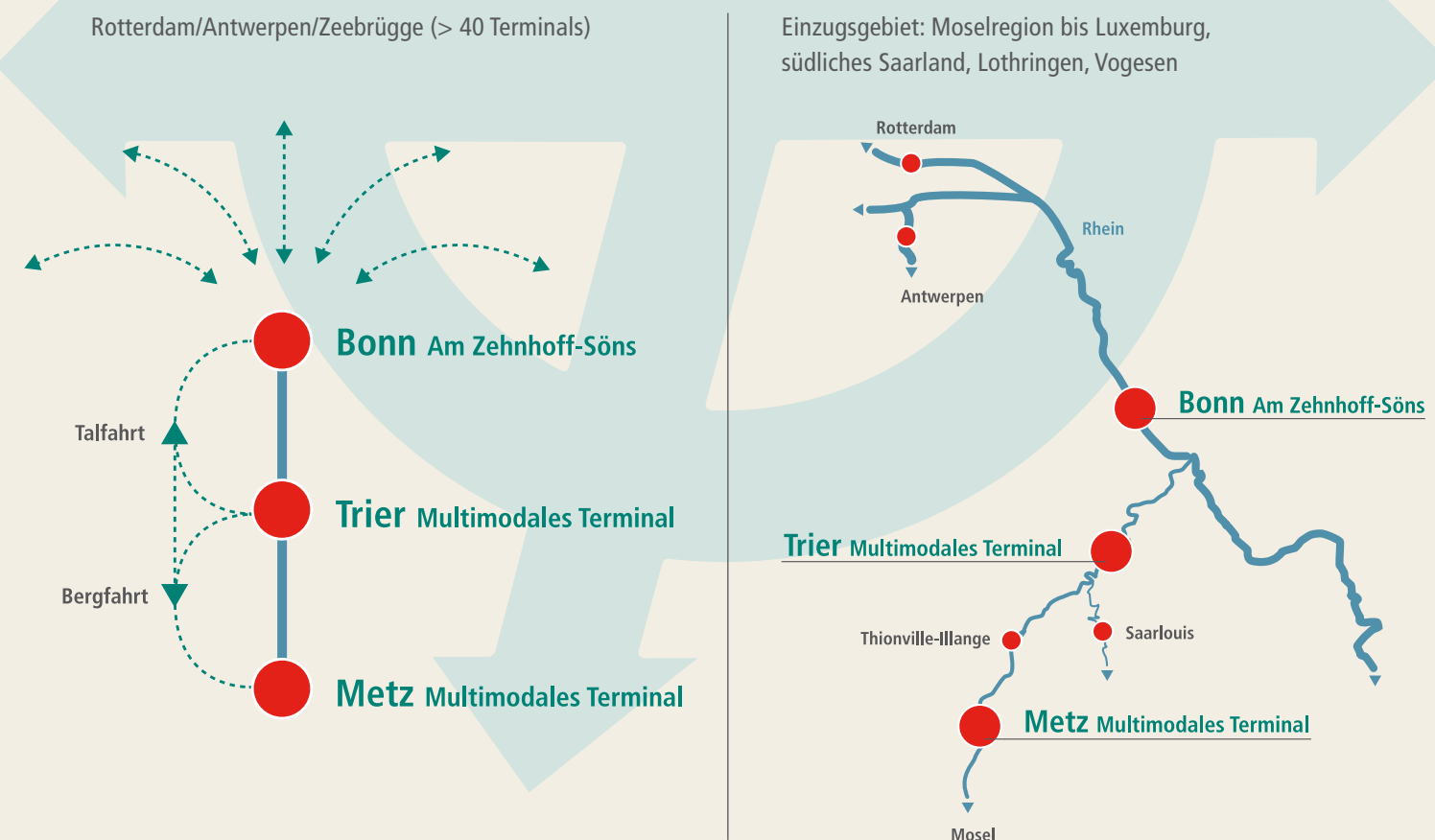
Alle drei Streckenverläufe sind ausgesprochen zuschauerfreundlich angelegt und ermöglichen eine große Nähe zu den Läufern. Mehr Informationen und Anmeldeformulare für den Hafenlauf gibt es auf der Homepage des Stadtlaufes: [www.triererstadtlauf.de](http://www.triererstadtlauf.de).

# DAS UNTERNEHMEN AM ZEHNHOFF-SÖNS

Am Zehnhoff-Söns wurde 1907 als eine der ersten Speditionen in Bonn gegründet. Über 200 Mitarbeiter sind für das familiengeführte Unternehmen tätig. Geschäftsführende Gesellschafter sind die Brüder Gregor Söns und Alfons Am Zehnhoff-Söns, die den Bonner Hafen gemeinsam mit Seniorchef Wilhelm Söns und den Prokuristen Gerd Thiebes und Oliver Neugebauer leiten.

AZS Bonn ist Spezialist für multimodale Containerlogistik, nationale und internationale Komplettlagerung, Lagerung, Überseeverkehr und Zollabwicklung und dank seiner Zusammenschlüsse in China weltweit aktiv. Betreiber des Bonner Hafens ist die Bonner Hafenbetriebe GmbH Bonn (BHB), ein Zusammenschluss der Am Zehnhoff-Söns GmbH und der Stadtwerke Bonn GmbH (SWB).

Seit April 2014 betreibt Am Zehnhoff-Söns außerdem das trimodale Terminal in Metz, seit Januar 2015 zusätzlich das multimodale Terminal in Trier, und bietet so neue Lösungen für Transporte auf Mosel und Rhein.



**IMPRESSUM****Text & Redaktion:** 3F Kommunikation**Druck:** Manfred Anders Druckerei e.K., Prüm**Gestaltung:** www.phormat.de**Fotos:** Phormat, Reinhard Pfeiffer**HERAUSGEBER**

Trierer Hafengesellschaft mbH

Ostkai 4 | 54293 Trier

Tel.: 0651-96804-30 | Fax: 0651-96804-40

info@hafen-trier.de | www.hafen-trier.de

# VERKEHRS- UND UMSCHLAGSBERICHT

Berichtsmonat: Dezember 2014

Güterarten	Januar bis Berichtsmonat	Januar bis Monat d. Vorjahres	Differenz
Andere Nahrungs- und Futtermittel	66.238	54.769	11.469
Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren	20.357	15.676	4.681
Erze und Metallabfälle	246.442	259.441	-12.999
Chemische Erzeugnisse	492	1.605	-1.113
Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)	299.074	152.268	146.806
Steine und Erden (einschl. Baustoffe)	82.842	106.367	-23.525
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	5.374	9.172	-3.798
Feste mineralische Brennstoffe	0	0	0
Düngemittel	0	0	0
Erdöl-, Mineralöl-erzeugnisse, Gase	447.441	505.826	-58.385
<b>Gesamtsumme to:</b>	<b>1.168.260</b>	<b>1.105.124</b>	<b>63.136</b>