2025

MOSELPOWER® 31

Das Magazin der Trierer Hafengesellschaft

HAFENFANS GESA KRAUSE UND SAMUEL FITWI
im Interview

HAFEN TRIER UND DUISPORT
Kooperation zur Digitalisierung und Verkehrsverlagerung

60 JAHRE HAFEN TRIER
Eine europäische Erfolgsstory

BIRGIT STEIL

Geschäftsführende Kommanditistin
Steil Kranarbeiten im HafenTrier

HAFEN TRIER
Logistik ist da, wo wir sind

INHALT

04 #HafenFan Gesa Krause im Interview

06 Samuel Fitwi - seine bewegende Geschichte zum Olympiahelden

08 Unsere #HafenFans stellen sich vor

10 STEIL GRUPPE investiert in Standort am Hafen Trier

12 Übersichtskarte Hafen Trier

14 Am Zehnhoff-Söns Group: Intermodalnetzwerk ab Trier

15 60 Jahre Hafen Trier: Eine europäische Erfolgsstory

20 Moselstahlwerk: Zukunftsweisender Schritt zur Sicherung des Standortes

22 Planung der Multi-User-Halle im Hafen Trier

24 Hafen Trier - duisport: Kooperation zur Digitalisierung und Verkehrsverlagerung

26 Verkehrs- und Umschlagszahlen 2024

VORWORT

Volker Klassen,
Geschäftsführer der
Trierer Hafengesellschaft mbH

Liebe Leserinnen und Leser,

der Hafen Trier steht seit Jahrzehnten für seine Funktion als Logistikdrehscheibe in der Region aber auch für Fortschritt, Innovation und internationale Vernetzung. In dieser Ausgabe werfen wir einen Blick auf die Menschen, Unternehmen und Entwicklungen, die diesen Standort prägen und in die Zukunft führen.

Spannende Geschichten wie die beeindruckende Karriere von Samuel Fitwi oder die persönlichen Einblicke unserer #HafenFans zeigen die Dynamik und Vielfalt der Hafen-Community. Gleichzeitig geben wir einen Überblick über wegweisende Investitionen, strategische Kooperationen und zukunftsweisende Projekte der Unternehmen im Hafen als auch von uns – von der Digitalisierung bis zur nachhaltigen Standortentwicklung.

Zum 60-jährigen Jubiläum des Hafens Trier beleuchten wir die Erfolgsgeschichte, die unseren Hafen zu einem bedeutenden europäischen Logistikzentrum gemacht hat.

Ich lade Sie gerne ein, mit uns in die Welt des Hafen Trier einzutauchen aber auch die Zukunft gemeinsam zu gestalten!

Ihr Volker Klassen, im Mai 2025

„WIR VOLLBRINGEN TAGTÄGLICH EINE LOGISTISCHE MEISTERLEISTUNG“

Unser #HafenFan Gesa Krause war 2024 – nur gut ein Jahr nach der Geburt von Töchterchen Lola – schon wieder ganz die Alte. Sie rannte über 3.000 Meter Hindernis zu EM-Silber. Bereits in der Hallensaison hatte die 32-Jährige mit einem DM-Doppelsieg über 1.500 und 3.000 Meter angedeutet, dass wieder voll mit ihr zu rechnen sein würde. Bei Olympia in Paris stand sie nach einem souveränen Vorlauf im Finale.

Liebe Gesa, Olympia in Paris war dein gestecktes Ziel für 2024. Nur knapp ein Jahr nach der Geburt deiner Tochter hast du sogar zum vierten Mal den Finaleinzug geschafft. Wie liefen die Vorbereitungen mit Kleinkind?
Gesa: Unser Leben hat sich nach der Geburt von Lola vollends geändert. Für mich eigentlich schon während der Schwangerschaft, weil man eben nicht mehr so befreit trainieren kann und das Training nicht in jeglicher Situation an erster Stelle stehen kann. Natürlich ist mir mein Training und der Sport weiterhin enorm wichtig und ich versuche, meinen Alltag so optimal und so professionell wie möglich zu gestalten. Aber mit einem Kind muss man flexibel bleiben, manche Dinge eben auch mal anders machen als früher. Und ich habe fast das Gefühl, dass es mir die gewisse Lockerheit gibt. Ich weiß, dass ich niemandem mehr etwas beweisen muss und dass ich den Sport aus Überzeugung und Leidenschaft mache. Ich will wissen, wie weit ich kommen kann und wo meine Grenzen liegen. Lola aufwachsen zu sehen ist ein Geschenk und ich liebe meine Rolle als Mutter. Aber ich finde es ebenso wichtig, dass man auch anderweitige Ziele hat und sie verfolgt.

GESA FELICITAS KRAUSE

Deutsche Rekordhalterin im 3.000-Meter-Hindernislauf, 2-fache Europameisterin und Drittplatzierte der WM in 2015 und 2019. Neben weiteren Titelgewinnen wurde sie bei den Olympischen Spielen in Tokio Fünfte über 3.000 Meter Hindernis.

Verein: Silvesterlauf Trier

Die Vorbereitung war oft knifflig und die vielen Reisen haben uns als Familie teilweise auch an die Grenzen gebracht. Wir haben als Team zusammengehalten und es war wirklich ein Traum, in Paris zu sein und meine Familie im Publikum zu haben. Der Triumph im Vorlauf war ein Gewinn für uns alle. Dass ich es im Finale nicht toppen konnte, war schmerzhaft, aber mein Körper war noch nicht so weit.

Du sagst, am schönsten ist es, „wenn man das Familienleben mit der eigenen Leidenschaft fürs Laufen erfolgreich verbinden kann.“ Wie koordinierst du das alles?
Gesa: Wir vollbringen tagtäglich eine logistische Meisterleistung. Auch weil Robert Vollzeit arbeitet. Wir sprechen uns eigentlich jeden Tag ab, suchen oder fragen unsere Familien nach Hilfe, wenn nötig. Und planen lange im Voraus. Man kann nicht mehr egoistisch sein. Aber mit einem guten Plan gepaart mit Flexibilität ist vieles möglich. Es macht Spaß und ist eine schöne Challenge.

Du läufst seit vielen Jahren für den Silvesterlauf Verein und bist in der Region sportlich zu Hause. Wie kam es dazu und was magst du persönlich an Trier?
Gesa: Trier ist quasi meine sportliche Heimat. Ich bin schon als junge Athletin zum Silvesterlauf gekommen und war seither jedes Jahr zum 31.12. in Trier. Die Stimmung ist ein Traum und ich freue mich, mittlerweile im Verein als Markenbotschafterin für den Silvesterlauf zu agieren. Ich liebe die Herzlichkeit der Menschen und dass man mich immer unterstützt, egal ob ich gut oder schlecht laufe, schwanger bin oder eine Pandemie die Welt stilllegt. Zudem ist es eine schöne und historische Stadt!

Bisher war der 3.000-Meter-Hindernislauf deine wichtigste Disziplin. Über den Winter hast du dich jedoch dem Straßenlauf gewidmet. Wie sind deine Pläne für den Rest des Jahres?
Gesa: Ich habe schon immer damit geliebäugelt, irgendwann mal Straßenlauf zu machen. Nach Olympia hat irgendwie jeder von mir erwartet, dass ich vollends „auf die Straße“ wechsle. Persönlich liebe ich das Hindernislaufen zu sehr, um es von jetzt auf gleich sein zu lassen. Aber die 10 km beim Semi de Cannes und auch der Halbmarathon in Den Haag haben mir viel Spaß gemacht. Es ist eine schöne neue Challenge, sich auch auf anderen Strecken zu behaupten. Letztes Jahr war dies beispielsweise das Flutlicht Meeting in Trier. Dieses Jahr versuche ich mich auf der Langstrecke. Und wer mich kennt, weiß, dass ich Herausforderungen liebe.

Bist du auch schon #HafenFan?

Der Hafen Trier ist trimodaler Logistikknotenpunkt für die gesamte Großregion und ermöglicht seinen Kunden die ideale Kombination der Verkehrsträger Bahn, Binnenschiff und LKW.

In kurzen Videoclips und starken Bildern zeigen Spitzensportlerinnen wie Gesa Felicitas Krause, Olivia Gürth (Deutsche Meisterin und U23-Europameisterin im Hindernislauf) und Athlet Benjamin Dern (Deutscher Jugendmeister im 5000-Meter- und Crosslauf), dass der Hafen weit mehr ist als ein Umschlagsort für Güter.
Auch Jennifer Schöpf-Holweck (Hauptgeschäftsführerin IHK Trier), Kristina Brixius (Inhaberin Weingut Brixius) und Birgit Steil (geschäftsführende Kommandistin Steil Kranarbeiten) bekennen sich zum trimodalen Transportknotenpunkt an der Mosel.

Sei dabei und zeige, welche Bedeutung der Hafen Trier für uns alle einnimmt!

Ramona Lerch
Tel. +49 (0)651 96804-20
Trierer Hafengesellschaft mbH
Ostkai 4, 54293 Trier

Mach mit! Mehr Infos unter www.hafen-fan.de

„ICH HABE DEUTSCHLAND SEHR VIEL ZU VERDANKEN“

Am 6. April greift der deutsche Rekordler vom Verein Silvesterlauf Trier bei der Marathon-DM in Hannover nach dem Titel und gewinnt.

Samuel Fitwi, als 17-Jähriger unter abenteuerlichen Umständen aus Eritrea geflüchtet, startete 2024 als Marathon-Läufer bei Olympia in Paris. Wie es dazu kam und was seine Pläne und Ziele für die Zukunft sind, erzählt er in unserem Interview.

Platz 15 beim Olympia-Marathon in Paris, dann in Valencia Anfang Dezember letzten Jahres in 2:04:56 Stunden der Deutsche Rekord – zwei Sekunden unter der alten Bestleistung des entthronten vorherigen Rekordhalters Amanal Petros. „Es war das Rennen deines Lebens“ wie du sagst – und die knappste Verbesserung in der rund 100-jährigen Geschichte deutscher Marathon-Rekorde. Wie schafft man so eine Leistung?
Samuel: Valencia war das perfekte Rennen. Erster Grund: Eine perfekte Vorbereitung während zehn Wochen Höhentraining in Addis Ababa. Grund zwei: Das Rennen selbst ist perfekt gelaufen, wir hatten eine super Gruppe mit tollen Tempomachern und sind deshalb sehr konstant jeden Kilometer in ziemlich genau 2:58 Minuten gelaufen. Wir haben uns gegenseitig motiviert.
Mein Freund und Kollege aus der Schweiz, Tadesse Abraham, war mit dabei, wir haben uns gegenseitig gepusht und wurden schließlich beide mit den nationalen Rekorden belohnt. Am Ende entscheidend war der dritte Grund: Mein Endspurt. Auf den letzten 500 Metern konnte ich sehen, wie die Uhr heruntergezählt hat und das hat dazu geführt, dass ich wirklich alles rausgequetscht habe, was ich hatte. Die letzten 400 Meter bin ich noch in etwa 64 Sekunden gelaufen.

Mehr über Samuel und seine bewegende Geschichte gibt’s in der SWR Doku: Plötzlich Olympiaheld– Läufer zwischen zwei Welten

Du hast erst mit 19 Jahren mit dem Laufen angefangen und vorher keinen Sport gemacht. Wie bist du zum Marathon gekommen und was bedeutet es dir?
Samuel: Als ich 2015 als Flüchtling aus Eritrea nach Deutschland kam, war ich noch kein Läufer. Erst in der Vulkaneifel habe ich damit begonnen. Yannik Duppich ist seither als Freund und Trainer mein Begleiter. 2018 habe ich mit dem ambitionierten Laufen begonnen und mich seither kontinuierlich verbessert. 2021 bin ich eine tolle 10-Kilometer-Zeit in Berlin gelaufen (28:00 Minuten), war 2022 EM-Teilnehmer für Deutschland. Aber ich habe mich danach zunächst nicht verbessert und mich deshalb mit Yannik und meinem Verein Silvesterlauf Trier dazu entschlossen, den Fokus auf die Marathonstrecke zu legen. Diese Distanz kommt mir perfekt entgegen, weil ich in Sachen Grundlagenausdauer wohl ein großes Talent habe und davon profitiere, dass ich mich darauf in der Höhenlage vorbereiten kann.

Seit Januar 2023 läufst du für den Silvesterlauf Trier und trainierst zeitweise gemeinsam mit unserem #HafenFan Benjamin Dern. Wie kam es dazu?
Samuel: Ich habe Benni über einen gemeinsamen Bekannten kennengelernt. Wir waren auch schon gemeinsam im Höhentrainingslager in St. Moritz. Ich drücke ihm für die Zukunft die Daumen, dass er sich weiterentwickelt, zu internationalen Einsätzen kommt – und 2025 sein erklärtes Ziel der Qualifikation für die U23-EM erreicht.

Du lebst seit 2015 in Deutschland, hast eine Wohnung in der Vulkaneifel. Wie bist du dort aufgenommen worden und was verbindet dich mit der Region?
Samuel: Ich habe Deutschland sehr viel zu verdanken. Ich wurde sehr herzlich in der Vulkaneifel aufgenommen. Die Region Trier ist meine Heimat. Ich merke das insbesondere bei Veranstaltungen wie Spendenläufen oder Ehrungen, die ich erfahren darf und die mich sehr stolz machen. Ich fühle mich hier sehr wohl.

Wie sind deine Pläne für 2025? Wo können wir dich laufen sehen und was sind deine Ziele?
Samuel: 2025 ist ein Übergangsjahr für mich. Es stehen zwar Weltmeisterschaften an, für die ich bereits qualifiziert bin, aber ich weiß noch nicht, ob ich im September in Tokio bei der WM starten möchte. Die deutschen Meisterschaften in Hannover am 6. April waren von großer Bedeutung für mich, zumal wir dort auch als Trierer Silvesterlauf-Team angetreten sind und eine Mannschaftsmedaille gewinnen konnten. Ich freue mich über meinen Meistertitel und wäre froh, wenn ich mich 2025 auf hohem Niveau stabilisiere. Vielleicht gelingt mir sogar eine weitere Verbesserung. Infrage kommen die Marathons in Berlin oder in Valencia.

EIN VEREIN, VIER LAUF-EVENTS UND EINE MENGE TOPLÄUFER

Vier Laufevents organisiert der rheinland-pfälzische Leichtathletik-Spitzenklub inzwischen pro Jahr, und eine Reihe von Topathleten trägt den Vereinsnamen weit über die Grenzen der Region ins Land. Drei von ihnen schafften es im letzten Jahr zu den Olympischen Spielen nach Paris: die Hindernisläuferinnen Gesa Krause und Olivia Gürth sowie Marathon-Ass Samuel Fitwi.

28. Mai 2025
Bitburger 0.0 FIRMENLAUF

02. September 2025
Volksbank Trier Eifel eG FLUTLICHT MEETING

14. September 2025
Edith Lücke FRAUENLAUF

31. Dezember 2025
Bitburger 0.0 SILVESTERLAUF

Mehr Infos auf
www.silvesterlauf.de

Ich bin #HafenFan

JENNIFER SCHÖPF-HOLWECK

Hauptgeschäftsführerin IHK Trier

Ich bin HafenFan, weil...
„der Trierer Hafen ein wichtiges Dreh- und Angelkreuz für unsere regionale Wirtschaft darstellt. Mit seiner Kombination aus Wasser-, Schienen- und Straßenverkehr ist er zudem ein wichtiger logistischer Knotenpunkt in unserer Region. Viele wichtige Branchen wie die Baustoffindustrie, die Metallverarbeitung oder der Recyclingbereich nutzen ihn und profitieren von dem einfachen und gut organisierten Umschlagsplatz. Zudem kommt dem Trierer Hafen aufgrund seiner Nähe zu Frankreich, Luxemburg und Belgien auch im internationalen Wirtschaftsgüterverkehr eine besondere Bedeutung zu."

KRISTINA BRIXIUS

Inhaberin Weingut Brixius

Ich bin HafenFan, weil...
„durch unser Familienweingut an der Mittelmosel bin ich im wahrsten Sinne des Wortes in der Region Trier verwurzelt und habe eine besondere Verbindung zum Hafen Trier. Seine Bedeutung für den Güterverkehr und die Logistik ist für unsere lokale Wirtschaft und den Weinexport von unschätzbarem Wert. In meiner Tätigkeit in der Kommunalpolitik sehe ich den Hafen als einen wichtigen politischen und wirtschaftlichen Knotenpunkt, der Arbeitsplätze schafft und die regionale Entwicklung fördert. In meiner Position bei einer großen Beratungsfirma erkenne ich darüber hinaus die strategische Bedeutung des Hafens für die Zukunft unserer Region. Daher bin ich stolz darauf, ein "Hafenfan" zu sein und unterstütze seine Weiterentwicklung und Modernisierung."

#HAFENFANS IM BUNDESTAG

Links im Bild: MdB Lars Rohwer (CDU), Mitglied des Ausschusses Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen im Deutschen Bundestag

Marcel Lohbeck (Geschäftsführer Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen, BÖB):

„Die Binnenschifffahrt und Binnenhäfen spielen eine entscheidende Rolle beim Aufbau einer umfassenden Kreislaufwirtschaft. In der Nationalen Hafenstrategie hat das Bundeskabinett konkrete Maßnahmen festgelegt, die die Binnenschifffahrt, die seit jeher Drehkreuze des Recyclings und für Baustoffe sind, stärken sollen.
Wir danken Lars Rohwer für die zugesagte Unterstützung bei seinen Fachthemen."

35 MILLIONEN EURO INVESTITION IM HAFEN TRIER

STEIL Gruppe stärkt Triers Position als Zentrum für hochwertiges Metall-Recycling

Rund 35 Millionen Euro wird der lokale Metall-Recyclingspezialist Theo Steil in die Modernisierung seines Standorts im Hafen Trier in diesem Jahr investieren. Der geplante Austausch der bestehenden Kondiratoranlage (Metall-Shredder) gilt als wegweisend in der Recyclingbranche.

„Der Einsatz von Recyclingmetall in der Stahlproduktion reduziert Treibhausgasemissionen und minimiert Umweltbelastungen“, so startet der neue Imagefilm des Schrott- und Metallgroßhandels auf seiner Homepage, der anlässlich des 100-jährigen Firmenjubiläums im vergangenen Jahr neu aufgelegt wurde. Bereits seit 1924 widmet sich Theo Steil der Sammlung, Aufbereitung und Verwertung von Metallschrotten im Großraum Trier und leistet damit einen signifikanten Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft, dem langfristigen Erhalt der Umwelt und der Schonung von Rohstoffreserven. Neben der Theo Steil GmbH mit ihren neun Standorten gehören zur STEIL GRUPPE die Unternehmen Steil Entsorgung GmbH, Rhein-Main-Rohstoffe GmbH, Almex Recycling, Gotra GmbH, SK metals GmbH und Lausitzer Container & Metall GmbH. Die STEIL GRUPPE zählt damit zu Deutschlands führenden Recycling- und Aufbereitungsspezialisten. Jährlich verarbeitet die gesamte Gruppe circa 1,7 Millionen Tonnen Schrotte und bietet ihren Kunden über 80 verschiedene Produkte an.

Reduzierung von Umweltauswirkungen

Das umweltpolitische Ziel, natürliche Ressourcen zu schonen, ist die DNA der innovativen Recyclingprofis. Stahlschrotte lassen sich immer wieder – und zwar ohne Qualitätsverlust – in Stahlwerken und Gießereien einsetzen. Diese können dabei auf die Verwendung von fossilen Eisenerzen und Brennstoffen wie Kohle verzichten. Jede Tonne Stahlschrott im Stahlwerk spart 1,67 Tonnen CO_2 ein. In ganz Deutschland vermeidet der Einsatz von Stahlschrott Kohlendioxid-Emissionen in einer Größenordnung von fast 24 Millionen Tonnen pro Jahr. Soll Deutschland bis 2045 CO_2-neutral werden, so sind milliardenschwere Umrüstungen der Stahlwerke notwendig, die in ihren herkömmlichen Hochöfen die Primärrohstoffe Eisenerz und Kokskohle sowie geringe Mengen an Stahlschrott einsetzen. Um aber grünen Stahl (Green Steel) herstellen zu können, sind Elektrolichtbogenöfen notwendig. In diesen lässt sich der Einsatz von Stahlschrott als Sekundärrohstoff von wenigen Prozent bei heutigen Öfen auf theoretisch bis zu 100 % steigern. Voraussetzung dafür ist eine hohe Reinheit des Stahlschrotts bezüglich unerwünschter Begleitelemente wie beispielsweise Kupfer. Zur Erhöhung des Reinheitsgrades nutzt die neue Hightech-Anlage eine vollautomatische Sortierung mittels Magnet- und Röntgentechnik. Mit Errichtung dieser hochmodernen Recyclinganlage wird Deutschland der Unabhängigkeit von importierten Rohstoffen einen bedeutenden Schritt nähergebracht und zahlt damit langfristig auf das Prädikat „Made in Germany“ ein.

Die Bedeutung der Investition am Standort Hafen Trier

Am Betriebsstandort Ostkai 6 steht die Kondiratoranlage aus dem Jahr 2002, die durch eine Anlage mit der neuesten Technik ersetzt wird. Die Mühle der Anlage wird mit einer intelligenten Steuerung ausgerüstet, die Betriebsdaten in Echtzeit auswertet und zusammen mit dem frequenzgeregelten Hauptmotor ein energieeffizienter Betrieb gewährleistet. Eine weitere Verbesserung findet in puncto Lärmemissionen statt. Der Schallschutz der Anlage wird umfangreich ausgebaut, sodass die Anlage deutlich leiser arbeitet. Die wesentliche Neuerung findet sich in der Entstaubungsanlage, wie sie erstmalig in Deutschland im Einsatz sein wird. Während die bestehende Anlage die aktuellen Emissionsgrenzwerte einhält, wird die neue Recycling-Anlage die Emissionen noch weiter senken und auch zukünftige Grenzwerte deutlich unterschreiten. Bei der neuen Zerkleinerungsanlage wurde ein besonderes Augenmerk auf das Thema Brandschutz gelegt. So findet man in der neuen Anlage modernste Technik zur Früherkennung und zur Vermeidung von Bränden. Mit diesem Invest bekennt sich das Familienunternehmen eindeutig zum Standort Trier.

STEIL GRUPPE – Ein Unternehmen mit Tradition

- Gründung der Firma Theo Steil im Jahr 1924
- Inhabergeführtes Familienunternehmen in 3. Generation mit Hauptsitz in Trier
- Heute: 850 Mitarbeiter an 23 Niederlassungen bis ins benachbarte europäische Ausland
- Zertifiziert nach ISO 9001, ISO 45001, ISO 50001, Entsorgungsfachbetrieb (EfB)
- Kernkompetenzen: Recycling, Aufbereitung, Handel und Logistik
- Weltweiter Handel mit Rohstoffen
- Zuverlässiger Handelspartner für regionale und internationale Stahlwerke und Gießereien
- Mehr als 10 Ausbildungsberufe

STEIL GRUPPE

Mehr Infos finden Sie auf www.hafen-trier.de/uebersichtskarte

Am Zehnhoff-Söns Multimodal Terminal

INTERMODALNETZWERK AB HAFEN TRIER

Unser Terminalbetreiber Am Zehnhoff-Söns bietet im Hafen Trier ein vielfältiges Angebot an Logistikdienstleistungen. Neben Containern aus aller Welt werden hier auch Massengüter für die Stahl-, Bau- oder Holzindustrie umgeschlagen. Mit Standorten in Bonn und Trier verbindet die Am Zehnhoff-Söns Group das Rhein-Mosel-Gebiet sowohl mit Europa als auch Übersee.

Ein besonderes Augenmerk wird auf den Einsatz des kombinierten Verkehrs gelegt. Ziel ist es, Kosten zu optimieren und gleichzeitig das Klima zu entlasten. Große, sperrige und/oder schwere Transporte über lange Strecken werden umweltfreundlich per Bahn oder Binnenschiff abgewickelt.

Das Multimodal Terminal Trier ist seit 10 Jahren direkt mit den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam verbunden. Täglich gibt es Abfahrten von Rotterdam und Antwerpen nach Trier, welche im Linienverkehr per Binnenschiff verkehren. Für zeitkritische Waren gibt es zusätzlich die Bahn. Der "Moselexpress" verbindet über Nacht die gesamte Moselregion mit den Häfen in Belgien und den Niederlanden. Das Netzwerk wurde zu Jahresbeginn um Spanien erweitert. Es gibt nunmehr auch drei wöchentliche Ganzzugverbindungen ab Madrid, San Roque, Zaragoza und Trier.

NEU

INTERMODALER WEINTRANSPORT VON SPANIEN NACH TRIER

Kostengünstige und flexible Weinlogistik:
Spezielle Container, CO_2-reduzierte Bahn, E-Trucks auf der letzten Meile, digitale Tracking-Tools und regelmäßige Abfahrten.

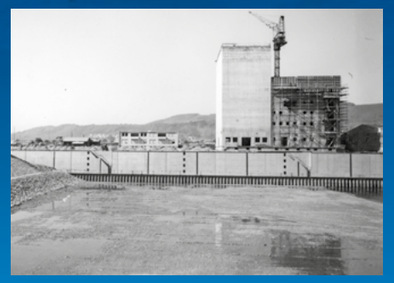
Trier – Madrid	Laufzeit und Tage
Trier – San Rougue	A + C Ankunft Trier So. / Di. und Do.
Trier – Zaragoza	A + C Abfahrt Trier Mo. / Mi. und Fr.

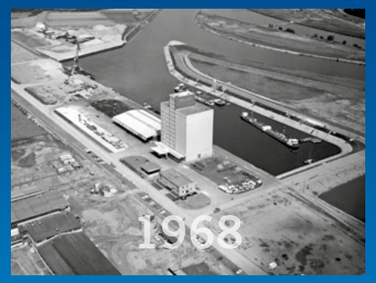
AM ZEHNHOFF-SÖNS
MULTIMODAL TERMINAL TRIER

60 JAHRE HAFEN TRIER

EINE EUROPÄISCHE ERFOLGSGESCHICHTE MIT ZUKUNFT

Am Anfang war der Mut. Die Geschichte des nunmehr 60 Jahre alten Hafens Trier beginnt mit einem mutigen ersten Schritt. Der datiert nicht etwa mit der offiziellen Eröffnungsfeier des Hafens am 29. Mai 1965. Vielmehr ist es die Übereinkunft der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister vom 17. Oktober 1953, mit Blick auf wirtschaftliche Prosperität für die gesamte Großregion die Kanalisierung der Mosel zu einem Projekt von europäischem Interesse zu erklären. In der Folge – und das gerade mal elf Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs – unterzeichnen die ehemaligen Kriegsgegner Deutschland, Frankreich und Luxemburg am 27. Oktober 1956 den so genannten Moselvertrag. Der sieht die Schiffbarmachung der Mosel vor, genauer gesagt den Ausbau der Mosel zur Großschifffahrtsstraße, und zwar zwischen Diedenhofen und Koblenz – heute längst eine der meist befahrensten Schifffahrtsstraßen Europas.





1956
Vertrag über die Schiffbarmachung der Mosel für 1.500-Tonnen-Schiffe zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Luxemburg.

1957
Die Planungsgemeinschaft Trierer Tal erstellt ein Standortgutachten für den Bau eines öffentlichen Hafens.

1958
Der Kreistag Trier stimmt dem Projekt des Handelshafens in Trier-Pfalzel zu.

1962
Gründung der Trierer Hafengesellschaft mbH
Gemeinsame Trägerschaft des Landes Rheinland-Pfalz, der Stadt Trier, des Kreises Trier und der Gemeinden Ehrang und Pfalzel

1963
Spatenstich, Hafenbau in Trier

Gründung der „TRILAG" – Trierer Umschlags- und Lagerhausgesellschaft mbH, später Firma Schenker / Konstituierung des Zweckverbandes Wirtschaftsförderung im Trierer Hafengebiet

AM ANFANG WAR DER MUT

Im März 1958 fällt der Startschuss für das Großprojekt. 10 Staustufen mit Wasserkraftwerken und Schleusenanlagen – Trier war die erste – mussten gebaut, die Fahrrinne angepasst, Brücken erhöht und Straßenverläufe geändert werden. Nach nur sechs Jahren Bauzeit und Gesamtkosten in Höhe von 853 Millionen D-Mark wird die Großschifffahrtsstraße am 26. Mai 1964 bei einer offiziellen Feier gemeinsam von Großherzogin Charlotte von Luxemburg, Präsident Charles de Gaulle und Bundespräsident Heinrich Lübke freigegeben.

Parallel zur Moselkanalisierung wurde die Bestrebung, in Trier einen Hafen zu errichten, stetig intensiver verfolgt. „Der Ausbau einer Wasserstraße bringt nur Nutzen, wenn es einen Hafen gibt, der Schiffe be- und entladen kann“, bringt es Volker Klassen, seit 2012 Geschäftsführer des Hafens Trier, auf den Punkt. Deshalb wurde bereits 1957 ein Gutachten bezüglich des Baus eines Hafens erstellt. Mit der Gründung der Trierer Hafengesellschaft mbH unter der Trägerschaft des Landes Rheinland-Pfalz, der Stadt Trier, des Kreises Trier und der Gemeinden Ehrang und Pfalzel im Jahr 1962 nahm das Projekt konkretere Formen an. Mit dem Ziel, Flächen zu erschließen und zu vermarkten, konstituiert sich gleichzeitig der Zweckverband Wirtschaftsförderung im Trierer Hafengebiet. Gerade einmal drei Jahre später ist es soweit: Auf einer Fläche von rund 100 Hektar, wo sich bis dato Wiesen, Felder, Äcker und Kiesgruben befanden, und nach dem Ausbau des Hafenbeckens wird im Mai 1965 der Hafen Trier feierlich eröffnet. Mit einer Ladung Kies läuft das Motorschiff „Wilhelm Droste“ als erstes Umschlagsgeschäft in den einzigen deutschen öffentlichen Binnenhafen an der Mosel ein.

Von Beginn an ist die Anbindung des Hafens mit den Verkehrsträgern Wasser, Schiene und Straße trimodal konzipiert. Als erste Unternehmen siedeln sich die Trierer Umschlags- und Lagerhausgesellschaft mbH, besser bekannt unter TRILAG und später Schenker, sowie der Automobilzulieferer Walterscheid, heute GKN Driveline Trier GmbH, an. Bis heute haben rund 45 Unternehmen ihren Standort im Trierer Hafen. Etwa 2.500 Mitarbeiter sind im Gewerbe- und Industriegebiet insgesamt beschäftigt. Neben dem Recycling-Spezialisten Theo Steil und Verpackungsmittelhersteller Smurfit Westrock stellt GKN mit ca. 500 Mitarbeitern den größten Arbeitgeber vor Ort dar. 600 bis 700 Schiffe werden durchschnittlich Jahr für Jahr im Hafen Trier be- und entladen. Dabei ersetzt ein einziges modernes Binnenschiff mit einer durchschnittlichen Ladung von rund 1.800 Tonnen die Transportleistung von 100 LKW. Der Schiffsgüterumschlag lag 2024 bei mehr als 578.000 Tonnen, der Bahnumschlag belief sich im gleichen Jahr auf mehr als 677.000 Tonnen.

MOSELPOWER hat mit Hafengesellschaft-Geschäftsführer Volker Klassen gesprochen und ihn nach seiner Einschätzung bezüglich der bisherigen Entwicklung, des Status Quo und nach den Herausforderungen für die Zukunft gefragt.

60 Jahre Hafen Trier – Herr Klassen, würden Sie diese Geschichte als Erfolgsgeschichte bezeichnen?

Ja. Und zwar als europäische Erfolgsgeschichte, die ihren Lauf weit vor der Eröffnung des Hafens nahm. Die Mosel ist ein europäischer Fluss mit europäischer Geschichte. Erste Bestrebungen, sie auszubauen und an den Rhein anzubinden, kamen bereits mit der Industrialisierung ab 1893 auf. Denn es ging vor allem darum, dass die stahlverarbeitenden Betriebe in Elsass-Lothringen und dem Saarland ihre Güter auch zu den Häfen nach Rotterdam und Antwerpen transportiert bekommen. Dass schließlich Deutschland, Frankreich und Luxemburg, drei Nationen, die sich noch wenige Jahre zuvor im Zweiten Weltkrieg bekämpft haben, 1956 ein gemeinsames Vertragswerk unterzeichnen und damit die Großschifffahrtsstraße Mosel auf den Weg bringen, zeugt von großem Mut und Weitsicht. Mit dem Ausbau des Hafens, der der Binnenschifffahrt die nötige Infrastruktur bietet mit allem, was dazu gehört, ist dies zur Erfolgsgeschichte geworden.

Was war und ist die Intention des Hafens, wie sieht die Ausrichtung aus?

Eine starke, prosperierende Wirtschaft anzusiedeln und zu fördern, von der nicht zuletzt auch die Großregion profitiert, war von Anfang an das Ziel und ist es noch heute. Wir verstehen uns nicht als Binnenhafen, der den Fokus auf Wasserstraße und Binnenschiffe legt, sondern als trimodaler Gewerbe-Industrie-Standort. Als Verkehrsknotenpunkt, an dem die Verkehrsträger optimal miteinander verknüpft werden. Den Unternehmen wie den Kunden, die hier ihre Waren und Güter umschlagen, stehen je nach Bedarf Schiff, Bahn und LKW zur Verfügung.

Was sind für Sie die Meilensteine innerhalb der Geschichte des Hafens?

Beginnend mit dem Moselvertrag sind dies die Ansiedlung großer Unternehmen wie unter anderem Walterscheid, heute GKN, das Stahlwerk, Theo Steil, Michelin, Mead Verpackung, heute Smurfit Westrock, oder das Tanklager. Anhand des Tanklagers kann man sehen, wie die große Ölindustrie Einfluss auf den Trierer Hafen hatte. Vor 30 Jahren waren 90 Prozent des Umschlags Heizöl und Diesel. Während wir 2007 bei 750.000 Tonnen Heizöl und Diesel im Jahr lagen, sind es heute zwischen 250.000 und 300.000 Tonnen jährlich. Zu weiteren Meilensteinen zählen die

Einweihungsfeier am Hafen

1965
Eröffnung des Hafens

1964
Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel

Eröffnung der Großschifffahrtsstraße Mosel. Von links: Großherzogin Charlotte von Luxemburg, Bundespräsident Heinrich Lübke und Staatspräsident Charles de Gaulle.

1969
Das Gesetz über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ tritt in Kraft.

Ansiedlung des Tanklagers der Mineralölfirma Boger. Heute bewirtschaftet es VARO.

1970
Ansiedlung der Firma Michelin Reifenwerke AG und des Moselstahlwerks.

1971
Ansiedlung der Firma Mead Verpackung GmbH, heute WESTROCK.

1977
Die Firma Theo Steil GmbH übernimmt die Schrott- und Metallbearbeitung.

1983
Ausbau der B53, Bauabschnitt Hafen Trier

1995
Beginn der Errichtung des Güterverkehrszentrums Trier

Die 20-millionste Tonne Umschlag im Hafen

Errichtung des Güterverkehrszentrums, die Installation des Containerportalkrans sowie ein Jahr später 1998 die Eröffnung des Trimodalen Containerterminals. Darüber hinaus natürlich auch die Erweiterung der Steil Gruppe, der Bau einer zusätzlichen Kaianlage und der Ausbau der Gleisanlage für das Moselstahlwerk, durch den wir aktuell insgesamt über eine 7,5 Kilometer lange Hafenbahn verfügen.

Was war aus Ihrer Sicht die wichtigste Entscheidung in diesen 60 Jahren?

Die wichtigste Entscheidung war der Einstieg in die Immobilienvermietung mit dem Kauf von Hallen und Büroflächen im Bereich der ehemaligen AGROB-Fliesenfabrik (stillgelegt 1993), unserem heutigen Güterverkehrszentrum. Durch diese Diversifizierung unserer Geschäftsfelder, wozu auch die Errichtung der Photovoltaikanlage auf den Dächern der Immobilien gehört, sind wir jederzeit in der Lage, dem Güterverkehrs- und Logistikmarkt die erforderliche Infrastruktur am Standort Hafen Trier zur Verfügung zu stellen.

Wie ist der Hafen aus Ihrer Sicht aktuell aufgestellt?

Von den wirtschaftlichen Ergebnissen her sind wir vital und gesund, können uns den anstehenden Herausforderungen stellen. Wir sind sehr divers aufgestellt, verfügen über einen vernünftigen Mix.

Welches ist die größte aktuelle Herausforderung?

Die würde ich mit „Fortschritt versus Status Quo“ beschreiben. Aktuell engagiert sich der Hafen Trier in zwei für uns wichtigen Forschungsprojekten. Das eine ist TOLKIEN, bei dem ein digitaler Zwilling alle physischen Prozesse im Hafen abbildet, um die Logistik zu optimieren. Das andere ist DiVer. Ziel dieses Projektes ist, ein digitales Testfeld für die Verkehrssteuerung und -automatisierung der Hafenbahn zu schaffen.

Wie beschreiben Sie die größte bevorstehende Aufgabe innerhalb der nächsten zehn Jahre?

Das ist zum einen der Ersatz des Containerkrans, der 2027 30 Jahre alt wird. Zum anderen ist es der Bau und die Vermietung unserer neuen Logistikhalle, die als Multi-User-Warehouse mit direkter Anbindung an das Multimodal Terminal geplant wird, welches an Bahn, Binnenschiff und das überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden ist. Die Halle ist in einer Größenordnung zwischen 12.000 bis 15.000 Quadratmetern vorgesehen. Als Hafengesellschaft möchten wir mit dieser Halle zusätzliches Geschäft in den Hafen bringen und darüber hinaus die Mieter an den Hafen binden. Mindestmietfläche sind 3.000 Quadratmeter. Wir konzipieren die Halle genau so, wie ein erster Mieter seine Einheit braucht. Um die Sinnhaftigkeit dieses Standorts zu gewährleisten, ist allerdings Voraussetzung, dass die Mieter mindestens die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff nutzen.

Lassen Sie uns noch über das Thema Schleusen sprechen, das Sie nicht erst seit dem Unfall eines Güterschiffs an der Schleuse Müden am 8. Dezember 2024 umtreibt. Was beschäftigt Sie in diesem Zusammenhang besonders?

Das Thema Ausbau der Schleusen kam bereits 1982 auf, seitdem ist wenig bis nichts passiert. Der Schleusenbau geht einfach zu schleppend voran! Dabei ist die Grunderwerbsfrage geklärt und das Genehmigungsverfahren abgeschlossen. Von den insgesamt zehn Moselschleusen auf deutschem Gebiet sind gerade mal drei Schleusen, nämlich in Trier, Zeltingen und Fankel ausgebaut. Die Schleuse in Lehmen ist in der Umsetzung. Bei den übrigen sechs Schleusen besteht dringender Handlungsbedarf. Sie sind veraltet, haben nur eine Schleusenkammer und stellen damit ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Wie sensibel diese Thematik und wie elementar das Thema Resilienz in diesem Zusammenhang ist, hat uns der Unfall in Müden drastisch vor Augen geführt.

Wie lautet Ihr Argument für den Ausbau der Schleusen?

Eine vernünftige Infrastruktur ist das Fundament einer guten Prosperität. Die wollen wir der Gesellschaft und der Wirtschaft zur Verfügung stellen. Denn Angebot schafft Nachfrage. Ich kann nicht alles in Kosten-Nutzen-Aspekten betrachten. Wo nichts ist, kann auch niemand hinfahren. Es fehlt teilweise der Mut, zu investieren. Dabei zeigt uns doch gerade die Geschichte des Hafens, wie sich Mut und Weitsicht auszahlen.

Was ist Ihr persönlicher Wunsch für den Hafen Trier?

Dass wir in absehbarer Zeit mindestens 50 Prozent der Fläche unserer geplanten Multi-User-Halle vermieten und dann mit dem Bau loslegen können. Und natürlich, dass das Thema Schleusenausbau endlich Fahrt aufnimmt. Es ist fünf vor zwölf!

(Text: Susanne Rendenbach)

1998
Eröffnung des Trimodalen Containerterminals

2002
Die Firma Steil errichtet die Kondiratoranlage.

Aufnahme von Luxport S. A. als Gesellschafter in die Trierer Container Terminal GmbH (aktiv bis 2014).

Die Hafengesellschaft feiert ihr 40-jähriges Bestehen.

2003
Vergrößerung des Hafenbeckens – Einrichtung einer neuen Umschlagsstelle.

2011
Beginn des Ausbaus des Westkais und der zusätzlichen 22.000 qm großen Umschlagsfläche.

Fertigstellung der ersten neuen Schleusenkammer in Zeltingen.

2005
Die Hafengesellschaft steigt in das Geschäft der Vermietung von Logistikimmobilien ein.

Der wasserseitige Umschlag überschreitet mit rd. 1.085.000 t erstmals die Millionengrenze.

2012
Fertigstellung der Umschlagsfläche und des Westkais.

Die Hafengesellschaft feiert ihren fünfzigsten Geburtstag.

2014
50-jähriges Jubiläum der Großschifffahrtsstraße Mosel.

2015
Start Am Zehnhoff-Söns (AZS) Multimodal Terminal

2017/19
Erste Containerzugverbindung Hafen Trier - Rotterdam/Antwerpen

2022
Kunstausstellung AHOI zum 60-jährigen Jubiläum der Hafengesellschaft

ZUKUNFTSWEISENDER SCHRITT ZUR SICHERUNG DES STANDORTES

Moselstahlwerk – Gestärkt in die Zukunft

Die Inhaber der MSW Moselstahlwerk GmbH haben im Dezember 2024 einen Vertrag unterschrieben, der mit dazu beitragen soll, die Zukunft des mittelständischen Unternehmens sowie den Standort im Trierer Hafen abzusichern. Dieser Vertrag besiegelt den Zusammenschluss des seit 2013 zur Südwest-Gruppe und ihrer Marke „baustahlgewebe“ gehörenden Moselstahlwerks – zur Südwest-Gruppe zählen auch die Badischen Stahlwerke (BSW) in Kehl – mit der niederländischen Van Merksteijn Gruppe.

Van Merksteijn zählt zu den bedeutenden Drahtverarbeitern im Bereich Bewehrung in Europa. Neben dem Hauptsitz im niederländischen Almelo verfügt die Gruppe über drei weitere Produktionsstandorte in Belgien (Intersig) und Frankreich (Intersig France und VMI Atlantic). Das Familienunternehmen erwirtschaftete 2023 mit rund 725 Mitarbeitern einen Umsatz von circa 620 Millionen Euro.
Die Fusion beschreibt Moselstahlwerk-Geschäftsführer Markus Weber als Win-win-Situation, die beiden Seiten eindeutige Vorteile bringe: „Wir erhoffen uns in Trier eine bessere Auslastung unserer Produktion. Unser neuer Partner, der kein eigenes Stahlwerk hat, möchte unseren grünen Stahl. Denn mit unseren beiden Elektrostahlöfen EAF der BSW in Kehl sind wir weltweit Technologieführer. Mit einem Ausstoß von 310 Gramm Kohlenstoffdioxid (CO_2) pro Tonne produzieren wir heute schon grünen Stahl in Deutschland. Der CO_2-Gehalt könnte noch weiter gesenkt werden, wenn wir ausreichend grünen Strom und Wasserstoff bekämen. Mit unserem grünen Stahl werden wir künftig die Van Merksteijn-Gruppe beliefern, die bisher im Ausland einkaufen musste.“

Für das MSW, das seinen Sitz seit 1972 im Hafen Trier hat, bedeutet der Zusammenschluss mit Van Merksteijn nach Beschreibung Webers in – durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – schwieriger gewordenen Zeiten eine Absicherung des Standortes. Mit seiner seit 2024 um 25 Personen aufgestockte und damit auf rund 100 Mitarbeiter angewachsene Belegschaft konzentriert sich das bis heute einzige Walzwerk in Rheinland-Pfalz nach wie vor auf die Produktion von Walzdrähten für Ziehgüten und Bewehrungsprodukte. Dazu wird hauptsächlich aus Deutschland angelieferter Stahlschrott in den BSW-Elektrostahlöfen in Kehl erschmolzen und zu Knüppeln von 16 mal 16 Zentimetern und einer Länge von 14,60 Meter gegossen. Dieses Vorprodukt gelangt an fünf Tagen in der Woche per Bahn in entsprechenden Waggons direkt in die Produktionshalle des Moselstahlwerks im Trierer Hafen. Eigens für das MSW und um seinem erhöhten Bedarf beim Bahntransportverkehr nachzukommen, ist die Hafeninfrastruktur 2019 als gemeinschaftliche Aktion von MSW und Hafengesellschaft um eine neue Gleisanlage in Höhe des Unternehmens erweitert worden.

In den Hallen des Moselstahlwerks werden die Knüppel geteilt, auf 1.200 Grad Celsius erhitzt und anschließend in der Walzstraße mit einer Geschwindigkeit von bis zu 400 Stundenkilometern in den Abmessungsbereichen von 5,0 bis 21,5 Millimeter Durchmesser ausgewalzt. In Walzdrahtringen von circa 1,5 Tonnen verlässt der Bewehrungsstahl das MSW-Gelände zu seinen Endzielen. Die Abnehmer sind im Wesentlichen innerhalb Deutschlands sowie in Belgien, Frankreich und in den Niederlanden. 240.000 Tonnen Walzstahlprodukte sind durchschnittlich bislang pro Jahr an die Kunden geliefert worden. 300.000 Tonnen lautet das Ziel für das laufende Jahr 2025. Das Ziel von 350.000 Tonnen ist für das Jahr 2026 gesteckt.

„Wir haben in unserer Gruppe für die meisten Produkte im Bewehrungsdraht einhundertprozentige Lieferfähigkeit“, sagt Markus Weber. Mit circa 90 Prozent ist die Baubranche der größte Abnehmer. Die übrigen zehn Prozent verteilen sich auf Zaunbauer (Maschendraht- und Doppelstabgitterzäune), Hersteller von Einkaufswagen für den Lebensmitteleinzelhandel, Gitterkäfige für die Tieraufzucht sowie die Automobilindustrie. Dabei gehen die großen Lieferungen per Schiff, mittlere per Bahn und die kleinen per Lkw an die Kunden raus. Derart das trimodale Portfolio des Hafens nutzend, ist nicht allein Hafengesellschaft-Geschäftsführer Volker Klassen froh, das Moselstahlwerk nun schon mehr als fünf Jahrzehnte im Hafen ansässig zu wissen. Auch MSW-Geschäftsführer Markus Weber äußert sich überzeugt vom Standort. Sowohl die Infrastruktur als auch die Zusammenarbeit mit der Hafengesellschaft beurteilt er positiv. Einen Wunsch formuliert Markus Weber dennoch: „Da das Moselstahlwerk keinen direkten Hafenzugang hat, müssen wir unseren Walzdraht von der Produktionshalle per LKW in den Hafen transportieren. Wir würden gerne mit höheren LKW-Belastungen fahren, was unter anderem auch CO_2 einsparen würde.“ Gespräche mit zuständigen Stellen würden zurzeit geführt.

Apropos CO_2-Ausstoß:

Dass die Zukunft der Stahlindustrie durch die Transformation zur Klimaneutralität geprägt sein wird, steht für Markus Weber außer Frage. Das Moselstahlwerk habe sich dies auf die Fahnen geschrieben, mit dem in Kehl produzierten grünen Stahl bereits einen elementaren Schritt in diese Richtung gemacht. Das Thema Strom und die seit dem Ukraine-Krieg explodierten Energiepreise gestalteten sich aber auch für das MSW zunehmend herausfordernd. „Da wir den Strom an der Strombörse kaufen müssen, sind wir den massiven Preisschwankungen ausgeliefert." 2024 habe es vermehrt Preissprünge bis zu 80 Cent pro Kilowattstunde gegeben. Der Durchschnitts-Strompreis habe sich im Vergleich zu vor und nach der Energiekrise von 3,5 Cent auf acht bis zehn Cent die Kilowattstunde erhöht. Weber: „Hinzu kommt, dass sich die Netznutzungsgebühren, die wir als Unternehmen mitfinanzieren, innerhalb kürzester Zeit mehr als verdoppelt haben. Das alles ist wirtschaftlich gesehen ungesund und setzt uns dramatisch unter Druck. Deshalb arbeiten wir intensiv daran, noch besser zu werden, Abläufe zu überprüfen, um kostengünstiger zu produzieren. Ich setze dabei auf Technik. Technik, die sinnvoll und wirtschaftlich ist und uns unseren Vorsprung auf dem Markt sichert.“

(Text: Susanne Rendenbach)

MSW Moselstahlwerk GmbH

NEUE MULTI-USER-HALLE IM HAFEN

Visualisierung Hallenneubau Hafen Trier

Sie sind auf der Suche nach modernen Produktions-, Lager- oder Logistikflächen mit idealer Verkehrsanbindung? Im Hafen Trier entsteht eine neue Multi-User-Halle – eine interessante Erweiterung des Standortes für Unternehmen, die moderne Hallenflächen nutzen möchten und auf flexible und nachhaltige Logistiklösungen setzen.

Der Hallenneubau wird eine Fläche von rund 15.000 m² umfassen und bietet Mietflächen bereits ab 3.000 m². Mit diesem Angebot richten wir uns an verschiedenste Unternehmen aus den Bereichen Logistik, produzierendes Gewerbe und E-Commerce, die nach modernen Flächen suchen, die höchsten Nachhaltigkeitsstandards entsprechen.

Ihre Anbindung

Direkte Anbindung: An das Multimodal-Terminal Hafen Trier
Fernstraßennetz: Unmittelbarer Anschluss an sieben Fernstraßen in alle Richtungen: Autobahndreieck Moseltal/A1 - Köln/Dortmund, A48 Koblenz/Gießen, B50 Frankfurt, A1/62 Mannheim, A1 Saarbrücken/Straßburg/Basel, A64 Luxemburg/Paris/Lyon, A60 Brüssel/Antwerpen
Bahnverkehr: Direkte Anbindung an den Knotenpunktbahnhof Trier-Ehrang, zusätzlich drei Mal wöchentlich Ganzzugverbindung nach Antwerpen, Rotterdam sowie Madrid, San Roque, Zaragoza

Ihr direkter Ansprechpartner:
Volker Klassen
klassen@hafen-trier.de
Tel +49 (0)651 96804-30

Siehe auch Übersichtskarte des Hafens Seite 12 -13

IHRE BENEFITS IM HAFEN TRIER

- + Ideale Lage im Südwesten Deutschlands, grenznah zu Luxemburg, Frankreich, Belgien
- + Direkter Anschluss zum Multimodal-Terminal (Bahn, Binnenschiff, Straße)
- + Hallenfläche bis zu 15.000 qm²

OBJEKTDATEN

Objekttyp: Mietobjekt

Grundstücksfläche:
35.000 m²

Logistik-/Lagerflächen:
12.000 – 15.000 m² realisierbar

Teilbar: Ab 3.000 m²

Lage: Im Hafengebiet, Anbindung an das Multimodal Terminal, unmittelbare Autobahnanbindung

Mieterspezifische Anpassungen:
Nach Absprache möglich

Erfahren Sie mehr:
hafen-trier.de/logistikhalle

KLIMANEUTRALES TERMINAL IM HAFEN DUISBURG

Kooperation zur Digitalisierung und Verkehrsverlagerung

Im September 2024 eröffnete das Containerterminal Duisburger Gateway Terminal (DGT) im Duisburger Hafen (duisport). Auf der sogenannten Kohleninsel, einer schmalen Landzunge, entsteht das zehnte Containerterminal im Duisburger Hafen. Im Endausbau wird es zugleich das größte im gesamten europäischen Binnenland sein. Hier, wo vor wenigen Jahren noch Kohle gelagert und verladen wurde, ist mit dem DGT zugleich ein Forschungsprojekt entstanden. Das Terminal soll zukünftig komplett klimaneutral betrieben werden.

850.000 Container pro Jahr

Das Terminal ist ein Umschlagplatz für Container voller Waren und Rohstoffe. Drei riesige Kräne sind am neuen Terminal bereits in Aktion, drei weitere werden folgen. Rund 850.000 Container sollen sie dann pro Jahr verladen – von Schiffen, die von Häfen in den Niederlanden, Belgien oder auch Italien über den Rhein ankommen – z.B. auf die Schiene. Per Güterzug werden die Waren dann über den Landweg weitertransportiert. Aktuell fahren auch viele Lkw auf die Kohleninsel, perspektivisch soll ihre Zahl aber deutlich kleiner werden, sagt Christoph Kahlert, Gründungsgeschäftsführer des Terminals.

Infrastruktur entlasten und Klima schonen

„Die Idee ist es, mit diesem Terminal einen Beitrag dazu zu leisten, dass Lkw von der Straße verschwinden", sagt Kahlert. Die Straßeninfrastruktur in Deutschland sei überlastet, viele Brücken marode, das habe auch die eingestürzte Carola-Brücke in Dresden gezeigt. "Da haben wir Riesenprobleme. Wenn wir diese schweren Verkehre auf das Schiff beziehungsweise den Zug verlagern, leisten wir auch einen Beitrag dazu, dass die Infrastruktur länger hält." Außerdem könnten so CO_2-Emissionen eingespart werden. Bislang wird für eine transportierte Tonne Güter per Lkw viermal so viel CO_2 ausgestoßen wie mit dem Binnenschiff.

DGT Modell Endausbau

Forschungsprojekt zum Klimaschutz

Das "Duisburg Gateway Terminal" ist zugleich ein Forschungsprojekt. Neben mehreren hundert Metern Photovoltaikanlagen sollen verschiedene weitere Energieerzeugungsanlagen, die den klimaneutralen Betrieb des Terminals ermöglichen, erklärt Alexander Garbar (Leiter Unternehmenskommunikation). Gemeinsam mit seinem Team und dem Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik UMSICHT hat er in den vergangenen Jahren das Energiekonzept entwickelt. Besonders stolz ist Garbar auf einen auf den ersten Blick eher unscheinbar wirkenden weißen Tank. Eine halbe Tonne Wasserstoff passt hier rein. „Wir nennen das unseren kleinen Torpedo. Es ist die erste Anlage dieser Art, die wir hier im Hafen aufgebaut haben.

duisport

duisport und Hafen Trier entwickeln Digitalen Zwilling

Um das Potenzial der klimafreundlichen Bedeutung von Binnenhäfen voll ausschöpfen zu können, engagiert sich der Hafen Trier in Kooperation mit dem duisport, dem Fraunhofer IML und dem Start-up Nautilus Log im Forschungsprojekt TOLKIEN (gefördert vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr). Im Rahmen der Zusammenarbeit wird ein „Digitaler Zwilling zur Optimierung von Logistik in Binnenhäfen" geschaffen. Ziel der Zusammenarbeit der Konsortialpartner ist es, die Transparenz der Prozesse in Binnenhäfen zu erhöhen und eine einheitliche Datenbasis zu schaffen. Möglich wird dies durch die digitale Abbildung und Modellierung der Geschäftsprozesse (sog. Digitaler Zwilling). Dabei werden digitale Zwillinge für unterschiedliche Business-Szenarien entwickelt, u. a. für die digitale Verkehrserfassung einer Hafenbahn sowie die digitale wasserseitige Verkehrserfassung von Binnenschiffen.

In enger Zusammenarbeit der Partner werden dazu einzelne Datenquellen innerhalb der Häfen zusammengeführt und zu einer strukturierten Datenbank aufgebaut. Darüber hinaus werden Sensoriken beschafft und ebenfalls an die Datenbasis angebunden, um ein umfassendes Abbild der Binnenhäfen zu erschaffen. Auf dieser Datenbasis aufbauend werden rechnergestützte Handlungsempfehlungen auf Basis von Künstlicher Intelligenz abgeleitet. Neben der Optimierung von Logistikketten durch eine digitale Verkehrserfassung von Bahn und Binnenschiff wird auch die Identifizierung von Potenzialen zur Emissionsreduzierung angestrebt.

Mehr Infos finden Sie auf www.duisport.de

HAFEN TRIER – FAKTEN

STATISTIK 2024

	2023	2024
Schiffsgüterumschlag	565.729 t	578.203 t
Bahnumschlag	591.729 t	677.284 t

STÜCK-, SCHWER- UND MASSENGUTUMSCHLAG

- Diesel- und Heizöl
- Erze und NE-Metalle
- Chemische Erzeugnisse
- Steine und Erden
- Nahrungs- und Futtermittel
- Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse

TERMINALBETREIBER

→ Am Zehnhoff-Söns Multimodal-Terminal Trier GmbH

IM HAFEN ANSÄSSIGE BRANCHEN

- Automobilzulieferung
- Verpackung
- Stahl und Recycling

HAFENPROFIL

Lage

→ Moselkilometer 184

Kailänge

→ 900 m

Hafenbahn

→ 7,5 km

Umschlaganlage Containerportalkran

- 47 t am Haken
- Verschiedene Greifer und Spezialumschlagsgeräte
- Elektronische Waage

Lagerfläche

Freilagerfläche	44.000 qm
Hallenlagerfläche	15.000 qm
Tanklager	32.500 qm

HAFEN TRIER – BINNENSCHIFFSVERKEHR

VERKEHRS- UND UMSCHLAGSZAHLEN

	2023	2024
Erdöl- und Mineralölerzeugnisse, Gase	256.352 t	243.992 t
Eisen, Stahl und NE-Metalle	24.616 t	61.977 t
Erze und Metallabfälle	166.221 t	150.546 t
Chemische Erzeugnisse	5.397 t	1.002 t
Steine und Erden	48.248 t	98.987 t
Land-/forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	10.505 t	92 t
Andere Nahrungs- und Genussmittel	2.216 t	378 t
Fahrzeuge, Maschinen und Sonstiges	52.174 t	21.229 t

Mach mit!
Mehr Infos unter
www.hafen-fan.de

FOLGE UNS AUF:

YouTube

IMPRESSUM

Text & Redaktion: Hafen Trier, Gesa Krause (S. 4-5), Samuel Fitwi/Silvesterlauf Trier (S. 6-7), Steil Gruppe (S. 10-11), Am Zehnhoff-Söns (S. 14), Susanne Rendenbach (S. 15-21)
Fotos/Bilder: Hafen Trier, Victor Beusch (S. 4, 8, 28), Silvesterlauf Trier (S. 6), Steil Gruppe (S. 10), V-Kon media GmbH (S. 12-13, 22-23), Am Zehnhoff-Söns (S.14), Moselstahlwerk (S. 20-21), duisport (S. 24), Ilja Höpping (S. 25) Teresa Habild (S. 27)
Konzeption und Gestaltung: propeller, Trier
Druck: Druckerei Schaubs, Trier

KONTAKT

Trierer Hafengesellschaft mbH
Ostkai 4, 54293 Trier
Tel.: +49 (0)651 96804-30
Fax: +49 (0)621 96804-40
info@hafen-trier.de
www.hafen-trier.de

2025

MOSELPOWER® 31

Das Magazin der Trierer Hafengesellschaft

HAFENFANS GESA KRAUSE UND SAMUEL FITWI
im Interview

HAFEN TRIER UND DUISPORT
Kooperation zur Digitalisierung und Verkehrsverlagerung

60 JAHRE HAFEN TRIER
Eine europäische Erfolgsstory

OLIVIA GÜRTH

Deutsche Meisterin im
3.000-Meter-Hindernislauf,
Europameisterin U23 und U20

HAFEN TRIER
Logistik ist da, wo wir sind