

2023

MOSELPPOWER® 29

Das Magazin der Trierer Hafengesellschaft

DER NEUE HAFEN

Zukunftspläne und Versorgungsfunktion

OPTIMIERUNG DER LOGISTIK IN BINNENHÄFEN

Forschungsprojekte in Trier

TAG DER LOGISTIK

Parlamentarischer Staatssekretär zum
Hafenpraktikum im Hafen Trier



HAFEN TRIER

Logistik ist da, wo wir sind.

INHALT



Der neue Hafen - Zukunftspläne und Versorgungsfunktion	4
Chancen in der Logistik – mit Prof. Thomas Schlipköther	6
Optimierung der Logistik in Binnenhäfen	8
Tag der Logistik 2023 – Parlamentarischer Staatssekretär im Hafen Trier	10
Entwicklung nachhaltiger Multipack-Umverpackungen	12
Neue Gleisanlage für das Moselstahlwerk	14
Technologisches Neuland – Entwicklung einer der modernsten Schredderanlagen Deutschlands	15
Engagement für die Umwelt – Bundesweit einmalige Versuchspflanzung / MoselCleanUp	16
Verkehrs- und Umschlagszahlen Hafen Trier 2022	18

VORWORT

DER NEUE HAFEN TRIER – Zukunft der Logistik und Versorgung unserer Großregion



Volker Klassen,
Geschäftsführer der
Trierer Hafengesellschaft mbH

Liebe Leserinnen und Leser,

Energiewende, Klimawende, Verkehrswende - Schlagwörter, die uns in der tagtäglichen Kommunikation begegnen und von allen Beteiligten Veränderungen einfordern.

Wir, im Hafen Trier, realisieren mit unserem Infrastrukturangebot bereits seit fast 60 Jahren die Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Ein starker Beitrag zur nachhaltigen Logistik, den wir jetzt noch stärker ausbauen wollen. Aktuell schaffen wir Platz für neue Möglichkeiten, die eine zuverlässige Versorgung der Bevölkerung auch in Zukunft sicherstellen und eine weitere Verlagerung des Waren- und Güterverkehrs auf die alternativen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff forcieren. Ein wichtiger Schritt, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten und weiterhin einen nachhaltigen Beitrag zur Klimawende zu leisten, ist die Erneuerung unserer Infrastruktur. Außerdem werden wir diese mit Hilfe von digitalen Tools noch intelligenter nutzbar machen. Im Projekt TOLKIEN erstellen wir einen digitalen Zwilling, der die physischen Prozesse abbildet und für die Verkehrssteuerung wird ein „digitales Testfeld Binnenhafen“ errichtet. (Mehr zu den beiden aktuellen Projekten auf den Seiten 8-9.)

Lesen Sie in der vorliegenden Ausgabe, was wir weiterhin vorhaben und wie wir uns die Umsetzung des „neuen Hafens“ vorstellen. Weiterhin schauen wir auf drei Unternehmen im Hafen und stellen deren aktiven Beitrag zum Gelingen der Verkehrswende vor.

Mit Einblicken über die Anlegung eines Forschungswaldes und der Beteiligung am jährlichen MoselCleanUp beschließen wir die neue Ausgabe unseres Magazins und zeigen unsere lokale Verbundenheit mit der Region Trier.

Ihr Volker Klassen, im Mai 2023

LOGISTIK IST DA, WO WIR SIND.

Der neue Hafen - Zukunftspläne und Versorgungsfunktion



Nachhaltige Logistik Mit insgesamt fast 1,6 Mio. Tonnen Schiffsgüter- und Bahnumschlag pro Jahr und seinen starken Partnern vor Ort ist der Hafen Trier die Logistikkreuzung der Großregion und sichert die Versorgung von rund 1 Mio. Menschen. Dabei verknüpft er in idealer Weise die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße, zum Vorteil seiner Kunden und der Umwelt, denn die im Durchschnitt im Hafen Trier be- und entladenen Schiffe fassen eine Tonnage von rund 1.800 Tonnen, was ca. 100 LKW-Ladungen entspricht.

Zusätzlich zum Binnenschiffsverkehr verfügt unser Multimodal Terminal Am Zehnhoff-Söns über eine Direktzugverbindung in die Seehäfen Antwerpen und Rotterdam. Der Containerzug, der im Linienverkehr dreimal wöchentlich die Seehäfen ansteuert, holt ebenfalls fast die gleiche Menge an LKW von der Straße wie der Transport per Binnenschiff. Damit leistet der Hafen einen großen Beitrag zur Verkehrswende.

Wichtige Versorgungsfunktion Im Hafen Trier werden Waren und Güter aller Art umgeschlagen. Heizöl, Maschinen, Güter des täglichen Bedarfs – wie Kleidung und technische Geräte –

Supply Chain Management:

Stärkung der Relevanz in globalen Supply Chains und Veränderung des Modal Split

Trailerverkehr:

Zeit- und ressourcenschonende Verladung von Trailern auf Zug oder Schiff

Multi-User-Halle:

Realisierung einer großen, trimodal angebundenen Multi-User Halle direkt im Hafen

sind nur einige Beispiele, die aus aller Welt über den Hafen zum Verbraucher kommen. Regionale Produkte werden von hier aus in verschiedene Länder exportiert. Für die Langstrecke liegt der Fokus dabei auf den alternativen Transportmitteln Bahn und Binnenschiff – LKW kommen zumeist nur auf der letzten Meile zum Einsatz.

Zukunftsweisende Logistik- und Infrastrukturlösungen Um eine effiziente und nachhaltige Versorgung der Großregion zur Sicherung und Steigerung der Lebensqualität auch in Zukunft zu gewährleisten, hat der Hafen Trier zukunftsweisende Logistik- und Infrastrukturlösungen entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden. Auf einem Areal von 2,5 ha laufen aktuell die Planungen zur Erweiterung und Optimierung der gesamten logistischen Leistung des Multimodal-Terminals. Die Weiterentwicklung unserer Angebote und unsere ideale Lage – nahe Frankreich und Belgien sowie grenznah zu Luxemburg – bieten zudem beste Voraussetzungen, die Relevanz des Hafens in den globalen Supply Chains weiter zu steigern und die Verlagerung des Waren- und Güterverkehrs auf die alternativen Transportmittel Bahn und Binnenschiff noch mehr zu realisieren.

Entwicklung der Infrastruktur Aktuell konzentrieren wir uns im Rahmen der zukünftigen Entwicklung auf zwei Großprojekte, die die Neugestaltung und Weiterentwicklung unserer Infrastruktur ermöglichen. Nachdem der von DB Schenker übernommene und bereits seit Sommer 2020 leerstehende Kornspeicher abgerissen wurde, kann die frei gewordene Fläche nun neu entwickelt werden. Ziel ist es, das Potenzial des kombinierten Verkehrs (d. h. Bahn/Schiff für die Langstrecke – LKW für den Vor- und Nachlauf) optimal zu nutzen. Idealerweise werden Container oder gesamte LKW Trailer auf Zug oder Schiff verladen. D. h., die geladene Ware kann zeit- und ressourcenschonend im Container bzw. Trailer verbleiben und muss nicht extra umgeladen werden, bevor sie die Hauptstrecke bis zum Empfangsbahnhof oder -hafen auf der Schiene oder auf dem Wasser zurücklegt. Das Investitionen in eine moderne Infrastruktur lohnen, hat bereits der 2019 erneuerte Gleisanschluss an das Stahl- und Walzwerk gezeigt. (Mehr dazu auf Seite 14)

Wichtige Forschungsprojekte Weiterhin engagiert sich der Hafen Trier in zwei Forschungsprojekten zu wichtigen Zukunftsthemen. Im Rahmen des Projektes TOLKIEN wird zusammen mit Duisport, dem Fraunhofer IML und der NautilusLog GmbH ein »digitaler Hafenzwilling« entwickelt. Außerdem soll ein digitales Testfeld entstehen, um die auf Trier zulaufenden Verkehre künftig besser steuern zu können. Mehr zu den beiden Forschungsprojekten lesen Sie auf den Seiten 8 bis 9.

CHANCEN IN DER LOGISTIK

Interview mit Prof. Thomas Schlipköther



Die Logistik, Deutschlands drittgrößter Wirtschaftsbereich, kommt nicht zuletzt durch die Pandemie immer mehr im Bewusstsein der Verbraucher an. Die gesamte Branche – vor allem auch die Binnenhäfen – steht jedoch vor einigen Herausforderungen und muss sich für die Zukunft neu aufstellen. Prof. Thomas Schlipköther (ehem. Vorstand der Duisburger Hafen AG, heute Real Estate & Logistics Advisors AG) hat wesentlich zu der positiven Entwicklung des Duisburger Hafens beigetragen. Wir haben mit ihm über die Zukunftsperspektiven von Binnenhäfen gesprochen und erfahren, wie auch kleinere Häfen ihr Potenzial voll ausschöpfen können.

Herr Prof. Schlipköther, nach fast 22 Jahren im Vorstand des weltweit größten Binnenhafens, dessen Entwicklung Sie maßgeblich mitgeprägt haben, welche Projekte in dieser Zeit bewerten Sie als elementarste für die Entwicklung der Duisburger Hafen AG? Ich könnte Ihnen jetzt als Beispiel das Leuchtturmprojekt LogPort 1 nennen: der Umbau und die Entwicklung des 268 ha großen Stahlwerkes der damaligen Krupp AG in Duisburg Rheinhausen zu einem großen Logistik Cluster mit heute 3 Terminals und mehreren 1.000 neu geschaffenen, nachhaltigen Arbeitsplätzen. Aber all das wäre nicht möglich gewesen, wenn meine beiden Kollegen und ich damals nicht den Mut gehabt hätten, die „HafAG“, den alten traditionellen Hafentreiber, in die heutige „duisport“ AG, den inzwischen international agierenden integrated full service provider, zu transformieren. Uns Beteiligten an Terminalprojekten in Duisburg, in der Türkei, in China oder auch an Firmen wie der Bohnen Logistik GmbH oder der früheren VTS (Industrieverpackung) zu genehmigen, war ein Zeichen des Vertrauens des Aufsichtsrates in die Leistungsfähigkeit unserer gesamten Mannschaft.

Die Logistik ist ständig in Bewegung, die Digitalisierung eröffnet immer wieder neue Möglichkeiten und insbesondere auch durch die Pandemie kommt ihre Relevanz auch immer mehr im Bewusstsein der Bevölkerung an. Wo sehen Sie die dabei größten Potenziale für Binnenhäfen?

Vielen Kollegen der Binnenhäfen habe ich versucht, die Digitalisierungsstrategie von duisport zu erklären. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir mit einer gemeinsamen Strategie erhebliche Potenziale unserer Terminals heben könnten: Slot Management Systeme, TOS, GOS, CMS, Cloud Solutions, booking plattformen, rail- river-road- OCR-gates... Erschreckend ist nur, dass viele Kollegen in der Öffentlichkeit von ihren Träumen berichten, sie dann aber der Mut verlässt, in solche, heute schon ausgetesteten Systeme, auch wirklich zu investieren. Dabei könnten wir die Kapazität unserer Terminals um bis zu 25 % steigern, ohne sie auszubauen oder mehr in Supra-Struktur investieren zu müssen.

Von welchen zukünftigen Entwicklungen können Ihrer Meinung nach auch kleinere Binnenhäfen, wie bspw. der Hafen Trier, profitieren? Eines ist für mich klar: Deutschland befindet sich – wieder einmal – in einer gesellschaftlich offensichtlich gewollten Umbauphase. Man kann das auch „Strukturwandel“ nennen. Wobei uns letzterer ja gerade im Ruhrgebiet bestens bekannt ist. Duisport hat seit dem Jahr 2000 mehrere solcher Wandel erlebt und durch Anpassung überlebt, aber natürlich auch daraus für die Zukunft gelernt. Was ich aber aktuell sehe, ist die Deindustrialisierung Deutschlands. Wenn dies sich so fortsetzt – und das kann man am Beispiel UK's sehen – dann werden viele Binnenhäfen ihre Geschäftsmodelle, gerade im Bereich des Umschlages von Massengut, umstellen bzw. anpassen

müssen, denn Dienstleistungen muss man nicht umschlagen. Aber der kombinierte Verkehr wird wachsen und damit verbundene logistische Dienstleistungen auch. Uns fehlen nach dem Gutachten von Roland Berger bis zu 50 KV-Terminals alleine in Deutschland, um in 2030 wirklich der Einhaltung der umweltpolitischen Ziele zur Reduzierung des CO₂ Ausstoßes näher zu kommen. Und die Binnenhäfen müssen den Mut haben, „strategische“ Sünden der Vergangenheit durch intelligente Strategien für den Umbau ihres Hafens zu beseitigen.

In den letzten Monaten hat der Hafen Trier eine Zukunftsstrategie erarbeitet. Dabei spielt natürlich das Thema Digitalisierung eine entscheidende Rolle. Zentrales Element in dieser Strategie ist aber auch die Weiterentwicklung der Hafeninfrastruktur. Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach bei der Entwicklung der Infrastruktur nicht nur im Hafen Trier unverzichtbar? Digitalisierung ist sehr wichtig, weil sie hilft, die eigenen Prozesse noch einmal auf Richtigkeit oder Angemessenheit zu überprüfen. Digitalisierung hilft aber auch, bisher nicht gehobene technische Potentials zu realisieren und sie hilft, infrastrukturelle Unzulänglichkeiten zu identifizieren. Grundvoraussetzung ist jedoch, dass man die dadurch entstehende „brutale“ Transparenz auch will. Das ist in meinen Augen das Hauptproblem weshalb sich die Digitalisierung, von der jeder gerne fabuliert, bis heute nicht wirklich in den Binnenhäfen durchgesetzt hat.

OPTIMIERUNG DER LOGISTIK IN BINNENHÄFEN

Forschungsprojekt DigiTest

Digitalisierungspotenziale der Logistik 4.0 - für den Hafen der Zukunft

Im Rahmen des ebenfalls vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderten Projektes „Digitale Testfelder in Binnenhäfen“ (DigiTest) wird im Hafen Trier ein digitales Testfeld für die Verkehrssteuerung der Hafenbahn geschaffen. Die Steuerung der Bahnverkehre, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell noch via C-Funk durchgeführt wird, soll damit automatisiert und erheblich vereinfacht werden.

Kick Off Projekt TOLKIEN im Duisburger Hafen



Forschungsvorhaben TOLKIEN

Um das Potenzial der klimafreundlichen Bedeutung in der Logistik voll ausschöpfen zu können, engagiert sich der Hafen Trier in verschiedenen Forschungsprojekten.

Eines der Projekte ist das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATECII) geförderte Forschungsvorhaben TOLKIEN – „Digitaler Zwilling zur Optimierung von Logistik in Binnenhäfen“.

In dem Projekt arbeiten Unternehmen aus Industrie, Forschung und Start-Up gemeinsam an der Digitalisierung von Prozessen in Binnenhäfen. Ziel der Zusammenarbeit ist es, digitale Zwillinge für drei unterschiedliche Business-Szenarien zu entwickeln: für die digitale Verkehrserfassung einer Hafenbahn, die digitale Erfassung eines Logistikareals inklusive Monitorings von Emissionen

(Hafen Duisburg), sowie die digitale wasserseitige Verkehrserfassung von Binnenschiffen. In enger Zusammenarbeit der Konsortialpartner werden dazu einzelne Datenquellen innerhalb der Häfen zusammengeführt und zu einer strukturierten und einheitlichen Datenbasis aufgebaut. Aus dieser Datenbasis werden mit Unterstützung von KI rechnergestützte Handlungsempfehlungen abgeleitet.

„Die konsequente Nutzung der mit der digitalen Vernetzung verbundenen Chancen ist wichtige Voraussetzung für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“, betonte Andy Becht,

Aufsichtsratsvorsitzender der Trierer Hafengesellschaft mbH. Die Nutzbarmachung von Innovations- und Optimierungspotenzialen in komplexen Logistikprozessen sei ein zentrales Handlungsfeld bei der Weiterentwicklung der Hafenwirtschaft, hob Becht hervor. Er würdigte das besondere Digitalisierungs-Engagement des Hafens Trier, der sich bereits beim Projekt SINLOG (Digitalisierung von Frachtdokumenten) eingebracht hat.

Gefördert durch:



TAG DER LOGISTIK 2023

Parlamentarischer Staatssekretär Oliver Luksic
(BMDV) beim Hafentrikum im Hafen Trier

 **TAG DER LOGISTIK**
20. April 2023

Die Logistik – Deutschlands drittgrößter Wirtschaftsbereich – versorgt uns alle mit Waren und Gütern des täglichen Bedarfs und sichert zudem die medizinische Versorgung des Landes. Rund 3,3 Mio. Menschen arbeiten in einem der vielfältigen und interessanten Berufe der Branche, der Wirtschaftszweig generiert jährlich 310 Mrd. Euro Umsatz (2021).*

Die Logistik ist hochgradig komplex und effizient organisiert, international ausgerichtet und äußerst dynamisch und vielfältig. Mit Hochdruck arbeitet die Branche daran, das steigende Fracht- und Paketaufkommen noch nachhaltiger und intelligenter abbilden zu können. Und dennoch: Die Vielfältigkeit dieses Wirtschaftsbereichs ist der breiten Öffentlichkeit noch immer kaum bewusst.

Bundesweiter Aktionstag Aus diesem Grund hat die Bundesvereinigung Logistik (BVL) in 2008 den „Tag der Logistik“ ins Leben gerufen. Seitdem öffnen Logistik-Unternehmen, Organisationen und Institute jährlich an diesem Tag ihre Tore und gewähren Einblicke hinter die Kulissen. Nach dem Motto „Logistik live erleben“ geben sie vor Ort im Unternehmen oder online Einblicke in die spannenden Aufgaben und vielfältigen Berufsbilder der Logistik. In diesem Jahr war der Hafen Trier Partner des „Tag der Logistik“, der in 2022 bereits 132 teilnehmende Unternehmen, Organisationen und Institute aus 10 Ländern, 156 Veranstaltungen und ca. 5.470 Teilnehmende zählte.

Initiatoren des „Tag der Logistik 2023“ waren die Kommunikationsagenturen mainblick und teamtoss mit der Unterstützung der Bundesvereinigung Logistik (BVL), der Initiative „Die Wirtschaftsmacher“ sowie dem Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB) und logix.

Logistik ist da, wo wir sind. Lebhaft und besonders anschaulich wurde der Hafen Trier auch am 20. April, dem diesjährigen bundesweiten Aktionstag, seinem Motto gerecht. Zahlreiche Besucher*innen erhielten Einblicke in die logistischen Dienstleistungen und das tägliche Geschehen im Hafen.

Parlamentarischer Staatssekretär beim „Hafenpraktikum“ Ein Highlight war der Besuch von Oliver Luksic (parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr), der anlässlich des „Tag der Logistik“ ein „Hafenpraktikum“ bei uns absolvierte.

Von einem Kontrollgang über die Gleise mit Geschäftsführer Volker Klassen und Hafenmeister Stefan Jakobi ging es für Oliver Luksic zur Eichaufnahme aufs Binnenschiff.

Dr. Christian Satlow, Geschäftsführer des Hafen-Partners Steil Gruppe, zeigte auf, wie es gelingt, durch hochintelligente, technische Prozesse aus Maschinen, Autos und Straßenbahnen nahezu sortenreine, metallische Rohstoffe zu gewinnen und dem Wertstoffkreislauf wieder zuzuführen. Am Multimodal Terminal der Am Zehnhoff-Söns Group inspizierte Luksic die Umschlaganlagen, wie den Hafentrikum und die Containerbrücke, und absolvierte zum Abschluss eine Fahrt mit dem Reachstacker. Ein rundum gelungener Tag mit vielen Einblicken, die die Logistik und ihre systemrelevante Bedeutung noch einmal mehr ins Bewusstsein der Teilnehmer*innen rückte.

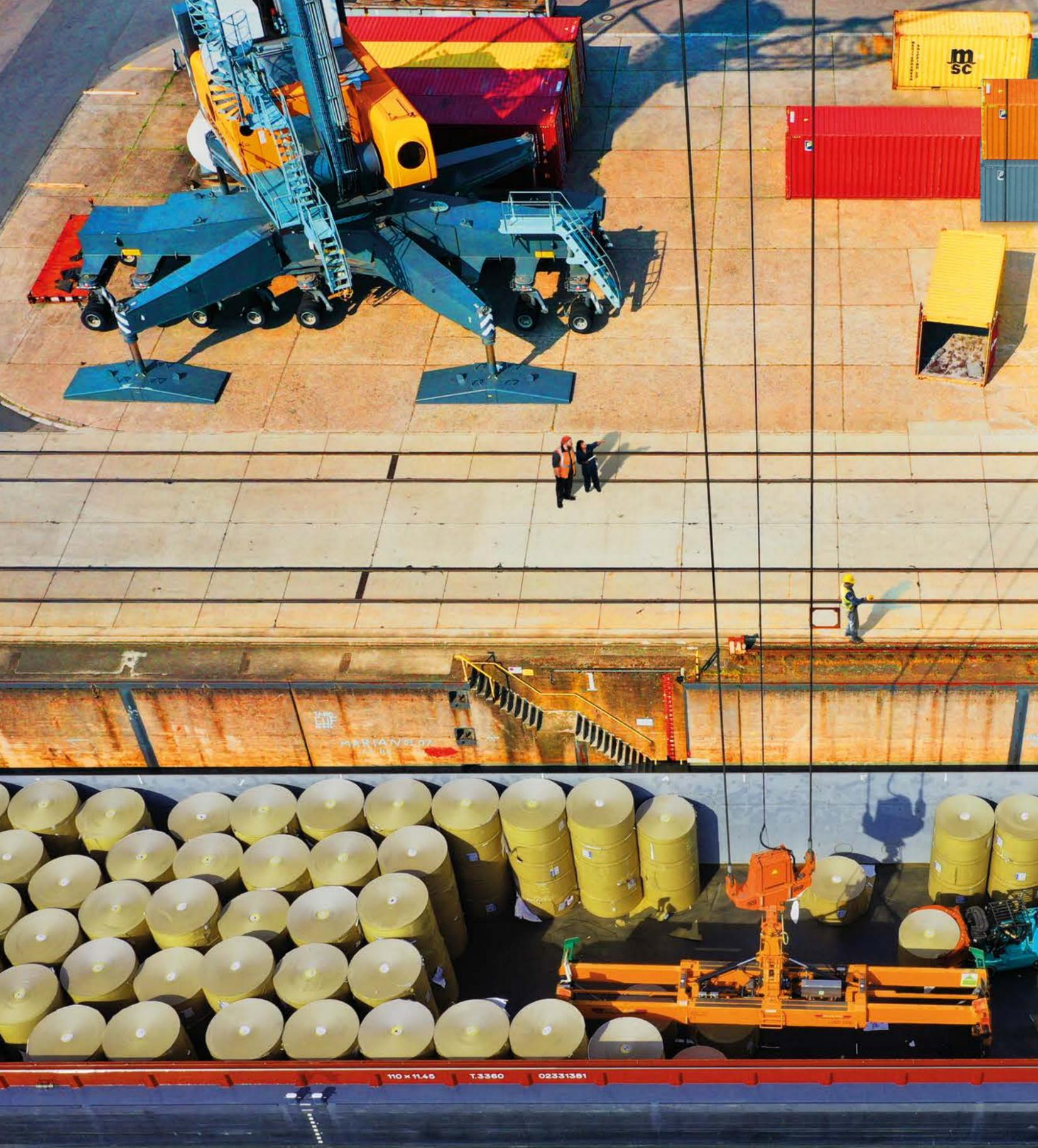


Individuelle Hafenführungen

Für alle Interessierten bieten wir auf Anfrage persönliche Hafenführungen. Erleben Sie den größten Logistik-Hub der Großregion in Aktion.



Mehr Infos erhalten Sie auf www.hafen-trier.de/fuehrungen



WESTROCK COMPANY

Entwicklung nachhaltiger Multipack-Umverpackungen für Dosenprodukte

Der Hafen Trier ist Verkehrsknotenpunkt und Drehscheibe für die Versorgung von rund 1 Mio. Menschen in der Großregion Trier, Mosel, Hunsrück, Eifel, dem Saarland und Luxemburg. Die am Hafen ansässigen Unternehmen profitieren von ihrer zentralen Lage und können ihre Waren und Güter über die nachhaltigeren Verkehrsträger Bahn und Schiff direkt zur Produktionsstätte befördern oder einlagern lassen.

WestRock ist ein weltweit führender Anbieter von nachhaltigen Papier- und Verpackungslösungen, der mit seinem Werk in Trier international führende Unternehmen in der Lebensmittel- und Getränkeindustrie beliefert. Das Unternehmen profitiert unmittelbar von der Logistkdrehscheibe Hafen Trier, der den Kunden und Lieferanten in der Großregion einen optimalen Zugang zu den nachhaltigen und innovativen Lösungen ermöglicht. In Zusammenarbeit mit seinen Kunden entwickelt WestRock neue, nachhaltige Umverpackungen. Zu den innovativen faserbasierenden Multipack-Lösungen gehört die CanCollar®-Familie® für Getränkedosen. CanCollar ermöglicht es Marken, von schwer zu recycelnden Einweg-Kunststoffringen und Schrumpffolien zu einer recycelbaren Kartonlösung überzugehen. Die CanCollar-Familie kombiniert mit dem CarrierKote®-Karton eine optimierte, klebstofffreie robuste und effiziente Multipack-Lösung. CarrierKote ist ein erneuerbarer, verantwortungsvoll beschaffter, recycelbarer Karton mit einem Recyclinganteil von bis zu 15 %.

Da der Hafen das Unternehmen beim Import des Rohmaterials sowie bei der Lieferung der Fertigwaren unterstützt, indem Alternativen zum Straßentransport zur Verfügung stehen, ist der Standort Trier ideal für die Produktion von nachhaltigen Verpackungsprodukten, sagt WestRock. Von der Dose bis zur Flasche und drüber hinaus, WestRock Trier unterstützt bekannte Markenhersteller in Europa und der ganzen Welt, um deren Ziele zur Reduzierung von Plastikabfall zu erreichen.

MSW MOSELSTAHLWERK GMBH

Erweiterung der Hafeninfrastuktur um eine neue Gleisanlage

Das Moselstahlwerk (MSW) mit Sitz im Hafen Trier verfügt über mehr als 50 Jahre Erfahrung in der Entwicklung, Herstellung und Anwendung von Walzdrähten für den Bewehrungsbereich sowie für technische Drähte. Mit durchschnittlich 240.000 t Walzstahlprodukten im Jahr beliefert das Stahlwerk seine Kunden in Deutschland sowie im angrenzenden Ausland.

Schlüssel zum Erfolg Voraussetzung für den Erfolg des Unternehmens sind gut ausgebildete, motivierte Mitarbeiter, modernste Fertigungstechnik und optimale Prozesse in Produktion und Logistik. Dabei spielt die Verkehrslogistik eine wesentliche Rolle. Ein Großteil seiner Fertig- und Rohprodukte lässt das Moselstahlwerk effizient und nachhaltig per Binnenschiff und Bahn transportieren.

Erweiterung der Hafeninfrastuktur Da sich der Anteil der Bahnverkehre in den letzten Jahren stark erhöht hat, wurde die Hafeninfrastuktur in 2019 um eine neue Gleisanlage in Höhe des Stahlwerks erweitert. Das neue, zusätzliche Gleis dient insbesondere zur Verbesserung der Abwicklung der Gleisverkehre von und zum Unternehmen.

Markus Weber, Geschäftsführer des Moselstahlwerks, erläutert, warum sich die Investition gelohnt hat und wagt einen Blick in die Zukunft des Stahlwerks: „Mit dem Bau der Gleisanlage verbesserte sich die gesamte logistische Abwicklung unseres Unternehmens. Viele LKW Transporte konnten dadurch auf die Bahn verlegt werden, wodurch zukünftig ein erheblicher CO₂ Ausstoß vermieden wird. Die weitere Zukunft der Stahlindustrie wird geprägt sein durch die Transformation zur Klimaneutralität. Auch unser Unternehmen ist davon betroffen. Diese Umsetzung des Green Deal wird nur in einem Miteinander von Wirtschaft und Politik zu schaffen sein. Wir sind guter Hoffnung, dass uns bei dieser gravierenden Umstellung auch das Land Rheinland-Pfalz und die EU begleiten werden.“



STEIL GRUPPE

Technologisches Neuland – Entwicklung einer der modernsten Schredderanlagen Deutschlands

Ein starker und langjähriger Partner im Hafen Trier ist die Steil Gruppe. Die Unternehmensgruppe mit über 700 Mitarbeitern in mehr als 15 Niederlassungen im In- und Ausland, ist in den Bereichen Recycling, Handel und Logistik erfolgreich und schafft neue Lösungen für die Kreislaufführung (Circular Economy) von Wertstoffen und Stoffströmen. Stahlrecycling liefert einen unverzichtbaren Rohstoff für die weltweite Stahlproduktion und trägt erheblich dazu bei, die Klimawende zu meistern und CO₂ einzusparen. Deshalb werden die enormen Materialmengen hauptsächlich über den Wasserweg zu den einzelnen Standorten transportiert.

Im Juni 2021 hat die Steil Gruppe im Hafen Trier eine der modernsten Schredderanlagen Deutschlands in Betrieb genommen. Hier werden weiterverwertbare Metallfraktionen erzeugt, die dem Wertstoffkreislauf wieder zugeführt werden. Mit der Entwicklung der Anlage wurde technologisches Neuland beschritten, das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) mit einem Zuschuss im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms gefördert wurde. Hauptziel war es, die Luft- und Lärmemissionen deutlich zu reduzieren und den Einsatz von Wasser und Energie zu minimieren.

Als international tätiges Unternehmen ist die Steil Gruppe ständig auf der Suche nach neuen Talenten. Mitarbeitende erwarten vielfältige Tätigkeiten, verbunden mit persönlichen Entwicklungsmöglichkeiten und einem attraktiven Gehalt. Interessiert?



Mehr Infos erhalten Sie auf
www.steil.de/karriere

STEIL GRUPPE

ENGAGEMENT FÜR DIE UMWELT

Bundesweit einmalige Versuchspflanzung



Martin Hermanns,
Revierleiter im Forstrevier
Bernkastel-Noviand



Friedrich-Spee-
Realschule plus,
Neumagen-Dhrn

Seit über 30 Jahren arbeitet die Landesforstverwaltung Rheinland-Pfalz an einem waldbaulichen Plan für den Wald der Zukunft. Naturverjüngungen werden gefördert, vor allem Nadelholzbestände vorausverjüngt und dabei Mischbaumarten in Klumpen in die Nadelholzbestände eingebracht.

Ein unterstützenswertes und bundesweit einmaliges Projekt hat Martin Hermanns, Revierleiter im Forstrevier Bernkastel-Noviand vom Forstamt Traben-Tarbach, ins Leben gerufen. Er ist überzeugt, dass wir jetzt aktiv herausfinden müssen, welche Baumarten in unserer Region langfristig bessere Chancen haben zu wachsen, um dem Waldsterben entgegenzuwirken. Im Interview erläutert er, wie das Projekt zustande kam und worauf es bei der Versuchsbaumpflanzung ankommt:

Herr Hermanns, Sie haben bereits im Januar 2020 ein Projekt zur Versuchspflanzung klimaresistenter Baumarten realisiert. Was hat es mit diesem Projekt auf sich? Es handelt sich um Versuchspflanzungen mit trockenresistenteren, einheimischen und fremdländischen Schattbaumarten als Vorausverjüngung unter absterbenden Nadelholzbeständen.

Das klingt sehr interessant, was genau unterscheidet diese Aktion von anderen Baumpflanzaktionen? Wir pflanzen eine zweite klimatolerante Mischwaldschicht unter dem absterbenden Altbestand. Dabei wirkt der Altbestand noch als Sonnenschirm gegen die Sommerhitze. Im Unterschied zu anderen Baumpflanzaktionen wird diese Versuchspflanzung von der forstlichen Versuchsanstalt Rheinland-Pfalz in Trippstadt und von der Universität Freiburg wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Außerdem befindet sich die Versuchsfläche auf einem sehr flachgründigen Waldstandort mit sehr geringer Wasserspeicherkapazität. Dadurch entsteht eher ein Trockenheitsstress-Szenarium für die Bäume, welches die Auswahl besonders geeigneter Baumarten für die Zukunft einfacher macht.

Wie kam die Kooperation mit der Versuchsanstalt Rheinland-Pfalz und der Uni Freiburg zustande? 2018 wurden die Fichten schneller vom Borkenkäfer zum Absterben gebracht, als wir mit fünf Unternehmergruppen die neu befallenen Käferbäume aufarbeiten konnten. Das war für mich in meiner 33-jährigen Tätigkeit als Förster eine neue Dimension der Trockenheitsschäden in Ver-

bindung mit der Borkenkäfermassenvermehrung im Wald. Ich habe damals den renommierten Dr. Jürgen Bauhus, Professor für Waldbau von der Universität in Freiburg, angerufen und gefragt ob es schon Versuchspflanzungen mit klimatoleranten Schattbaumarten als Vorausverjüngung gibt. Als er mir sagte, dass es ein solches Projekt seines Wissens bisher nicht gibt, war eine neue Versuchspflanzung geboren. Herr Prof. Dr. Bauhus und die Rheinland-Pfälzische Versuchsanstalt haben mich bei der Anlage der Versuchspflanzung beraten.

Was erwarten Sie von den wissenschaftlichen Ergebnissen und wie soll es mit dem Projekt Versuchswald weitergehen? Wir werden in den nächsten 50 Jahren vermutlich ca. 3 Mio. ha Wald in Deutschland umbauen müssen. Für diesen Waldumbau erhoffe ich mir durch die Ergebnisse der Versuchspflanzung einen kleinen Beitrag zur Baumartenempfehlung für alle Waldbesitzer Deutschlands zu leisten.

Wie lautet ihr persönlicher Rat an Logistik-Unternehmen bzw. alle Unternehmen, die sich für Nachhaltigkeitsprojekte engagieren möchten? Der Waldumbau mit klimatoleranten Mischbaumarten ist bezogen auf die Klimaerwärmung ein wichtiger Beitrag, weil jeder gepflanzte Baum in Zukunft auch CO₂ speichert. Bezogen auf die Klimaerwärmung ist es natürlich noch effektiver die Verbrennung fossiler Rohstoffe zu reduzieren. Ich würde mir wünschen, den Transport von Waren zukünftig mit energieeffizienten, umweltfreundlichen Antriebsarten zu realisieren. Das würde den Treibhauseffekt reduzieren

und somit unsere heimischen Wälder weniger durch Trockenperioden und Stürme schädigen. Mir ist bewusst, dass dafür enorme finanzielle Anstrengungen notwendig sind. Aber jedes Unternehmen kann dadurch auch sofort etwas gegen den Klimawandel unternehmen. Außerdem macht es Sinn die forstlichen Versuchsanstalten und Universitäten bei ihren Forschungsprojekten zum Thema „klimatoleranter Mischwald der Zukunft“ und weltweite Wiederbewaldungsprojekte finanziell zu unterstützen. Denn auch die kommenden Generationen brauchen diesen wunderschönen Planeten Erde.



MOSELCLEANUP IM HAFEN TRIER

Jahr für Jahr werden die Weltmeere mit Millionen Tonnen von Plastik und anderem Müll verschmutzt. Was vielen nicht bewusst ist: Ein Großteil der Abfälle gelangt über Flüsse in die Weltmeere. Für saubere Flüsse engagiert sich die bundesweite Initiative MoselCleanUp (deutschlandweit entsprechend auch für andere Flüsse) durch gezielte Müllsammelaktionen. Zahlreiche Unternehmen und Privatpersonen haben sich der Initiative bereits angeschlossen und alleine in 2020 rund 320 Tonnen Unrat eingesammelt. Zum zweiten Mal in Folge hat im September vergangenen Jahres auch der Hafen Trier mit seinen ansässigen Unternehmen ein CleanUp-Event veranstaltet. Über 50 Teilnehmer haben die Wege entlang der Mosel in Richtung Schweich ein Stück sauberer gemacht.

Auch in diesem Jahr werden wir wieder dabei sein! Unsere Müllsammelaktion im Rahmen des MoselCleanUp findet bereits ein paar Tage vor dem offiziellen Event statt: am Donnerstag, den 14. September.



Mehr Infos erhalten
Sie auf www.moselcleanup.org

HAFEN TRIER – FAKTEN

STATISTIK 2022

	2021	2022
Schiffsgüterumschlag	730.146 t	530.645 t
Bahnumschlag	746.572 t	663.085 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 m ²
Hallenlagerfläche	15.000 m ²
Tanklager	32.500 m ³



Fotografie: 70 x 105 cm, limitiert auf 24 Abzüge, Künstler: Bernd Janßen-Thul (Zu sehen war das Bild in unserer Ausstellung "AHOI – Künstler interpretieren ihre Heimathäfen", in der Kunsthalle der Europäischen Kunstakademie in Trier.)

HAFEN TRIER – BINNENSCHIFFSVERKEHR

VERKEHRS- UND UMSCHLAGSZAHLN

	2021	2022
Erdöl- und Mineralölerzeugnisse, Gase	277.579 t	227.384 t
Eisen, Stahl und NE-Metalle	124.567 t	77.921 t
Erze und Metallabfälle	227.290 t	143.247 t
Chemische Erzeugnisse	2.570 t	2.024 t
Steine und Erden	18.031 t	10.542 t
Land-/forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	6.757 t	10.269 t
Andere Nahrungs- und Genussmittel	3.900 t	8.062 t
Fahrzeuge, Maschinen und sonstiges	69.452 t	51.196 t

Hier gehts zum Kurzfilm über die Kunstaussstellung "AHOI"
www.youtube.com/@HafenTrier



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

IMPRESSUM

Text & Redaktion: Hafen Trier
Konzeption und Gestaltung: propeller, Trier
Druck: Druckerei Schaub, Trier
Fotos: Hafen Trier, propeller,
 S. 6-7 iStock, S. 8-9 Am Zehnhoff-Söns Group,
 S.15 Steil Gruppe, S. 17 shutterstock



HAFEN TRIER

Logistik ist da, wo wir sind.

