

Das markante Getreide-Silo im Hafen Trier ist verschwunden. Nur noch ein Schuttberg kündigt von der einstigen Existenz des Silos. Dieser soll nun auch sukzessive verschwinden.



Martin Heying

Refit der Drehscheibe Trier

Das Wahrzeichen des Trierer Hafens, der alte Kornspeicher, ist mit einigen veralteten Lagergebäuden inzwischen abgetragen. Nun ist Zeit und Platz für neue Entwicklungen. Hafenchef Volker Klassen sprach darüber mit SUT.

SUT: Der 56 Meter hohe Kornspeicher und die alten Lagerhallen sind jetzt Geschichte, was wird nun weiter geschehen?

Volker Klassen: Jetzt müssen wir erst einmal den Abraum verarbeiten. In Teilen wird der in die neue Bodenbefestigung mit-eingebracht und auch der Rest soll verkauft und wieder verarbeitet werden. Wir haben dann eine Freifläche von rund 2,5 Hektar geschaffen.

Auf diesem Gelände soll in den nächsten drei bis vier Jahren eine neue Kranbrücke errichtet werden und zudem weitere Infrastruktur für Lkw, deren Sattelaufleger dann mit Hilfe dieser Kranbrücke komplett auf Schiffe und Güterzüge verladen werden können.

In einem weiteren Schritt ist immer noch angedacht, auf der Freifläche an der Montanstraße eine hochmoderne Multifunktionshalle zu erbauen, die sowohl Lagerraum anbieten soll, wie auch Raum für weiterverarbeitende und logistische Dienstleistungen. Das Konzept für die Halle ist erstellt. Auch ein zweistöckiges Gebäude wäre denkbar.

SUT: Reichen diese Konsolidierungen und Erweiterungen, um den Hafen Trier für die Zukunft aufzustellen?

Volker Klassen: Dazu sind Schritte auf vielen Ebenen nötig, die Flächenkonsolidierung kann da nur Teil des Ganzen sein. Die Binnenschifffahrt wird sich verändern. Ein Grund dafür ist eine Deindustrialisierung die uns in Trier so erstmal nicht massiv betrifft, die wir aber merken werden, und sei es in der Verfügbarkeit von Schiffsraum.

Also werden wir als Hafen unsere Geschäftsmodelle rechtzeitig anpassen. Das betrifft vor allem Massengüter und da sind wir ja schon länger auf dem Weg, uns mit unseren Anrainern als Standort für logistische Dienstleistungen zu positionieren. Hier kommen auch Überlegungen zu einer Transformation des Tanklagers in einen Wasserstoff-Standort in Betracht.

SUT: Das Container-Terminal hat sich ja schon gut entwickelt und das Gelände lässt sich ja nun auch gut weiterentwickeln. Denn der Kombinierte Verkehr (KV) wird ja wohl auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.

Volker Klassen: Der KV wird weiter zunehmen und damit die genannten Dienstleistungen auch. Und es fehlen jede Menge KV-Terminals, um den Klimaschutz-Zielen näher zu kommen. Damit eröffnen sich für die Binnenhäfen gewaltige Chancen.



Die Schaffung von Flächen, die dann in diesem Sinne entwickelt werden können, ist dazu ein wichtiger Schritt. Bei unserem Partner und Terminalbetreiber Am Zehnhoff Söns (AZS) zählt sich die Strategie, eine Kombi aus Containerterminal und Massengutumschlag zu betreiben, bereits aus.

SUT: Der Hafen Trier beteiligt sich immer wieder an zukunftsgerichteten Forschungs- und Förderprojekten. Ist das Teil der Wandlung in einen modernen Binnenhafen?

Volker Klassen: Definitiv. Aktuell engagieren wir uns in dem geförderten Forschungsvorhaben TOLKIEN: „Digitaler Zwilling zur Optimierung von Logistik in Binnenhäfen“.

In diesem Projekt arbeiten Unternehmen aus Industrie, Forschung und Start-Up gemeinsam an der Digitalisierung von Prozessen in Binnenhäfen. Ziel der Zusammenarbeit mit unseren Partnern, dem Duisport, dem Fraunhofer IML und der Nautilus Log 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, sowie die digitale wasserseitige Verkehrserfassung von Binnenschiffen.

Auf dieser Basis soll die Logistik in Binnenhäfen optimiert werden können. Für Häfen wie den Duisport ist das von sehr hohem Interesse, aber auch ein kleinerer Hafen, wie unserer kann davon sicherlich profitieren. In enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Häfen werden wir dazu einzelne Datenquellen zusammenführen und zu einer strukturierten und einheitlichen Datenbasis aufbauen. Aus dieser Datenbasis werden mit Unterstützung von KI rechnergestützte Handlungsempfehlungen abgeleitet. Im Forschungsprojekt Digitest (Digitale Testfelder in Binnenhäfen), welches ebenfalls vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert wird, wird im Hafen Trier ein digitales Testfeld für die Verkehrssteuerung der Hafenbahn geschaffen.

Der Hafen in Zahlen

Im Hafen Trier werden vor allem Diesel- und Heizöl, Erze und NE-Metalle, chemische Erzeugnisse, Steine und Erden, Nahrungs- und Futtermittel, land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse umgeschlagen. Der Hafen verfügt aktuell über eine Freilagerfläche von 44.000 Quadratmetern, Hallenlagerflächen von 15.000 Quadratmetern und einem Tanklager von 32.500 Kubik-



Martin Heying

Die Verwaltung der Trierer Hafengesellschaft mbH liegt direkt am Haupt-Hafenbecken.

metern. Für das Containerterminal steht ein Hafenportalkran mit einer Traglast von 47 Tonnen am Haken zur Verfügung. Die Kai-länge im Hafen Trier beträgt 900 Meter, die Hafenbahn hat eine Länge von 7,5 Kilometern.

Der Schiffsgüterumschlag im Hafen Trier sank von 2021 auf 2022 von 730.146 Tonnen auf 530.645 Tonnen, der Bahnumschlag sank von 746.572 Tonnen auf 663.085 Tonnen.

Im Einzelnen veränderten sich die Tonnagen von 2021 auf 2022 wie folgt:

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

Martin Heying

Anzeige



Martin Heying

Neben dem Container- und Bulk-Terminal und dem Mineralöl-Terminal ist das Metallrecycling-Terminal ein wichtiger Anrainer.

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
 D-78224 Singen
 Tel.: 07731/8711-0
 Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de