

Neue Schwerpunkte

Trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten investiert der Hafen Trier in moderne Infrastruktur, smarte Technologien und neue Logistikflächen – bleibt dabei aber auch mit strukturellen Hürden konfrontiert. Ein Überblick über aktuelle Projekte, digitale Innovationen und die Kampagne #Hafenfan.



Trierer Hafengesellschaft

Neben der Güterschifffahrt will der Hafen Trier über die Flusskreuzschifffahrt neue Geschäfte generieren.

Eigentlich hatte die Trierer Hafengesellschaft den Baustart der neuen Multi-User-Halle für das Frühjahr 2025 vorgesehen. Dabei sollte direkt neben dem bestehenden multimodalen Containerterminal eine 15.000 Quadratmeter große Logistikhalle auf einer Fläche von etwa 35.000 Quadratmetern entstehen. „Der Hallenbau steht auf unserer Agenda ganz oben. Wir haben dazu schon einige Gespräche mit potenziellen Geschäftspartnern unter anderem auf der Messe Transport Logistic in München geführt“, berichtet Volker Klassen, Geschäftsführer der Trierer Hafengesellschaft.

Bisher sei – trotz der guten infrastrukturellen Anbindung des Mosel-Hafens – jedoch noch kein Mieter in Aussicht. „Wir wollen nicht ‚von der Stange‘, sondern individuell auf den Kunden zugeschnitten bauen. Solange wir keinen Partner haben, werden wir nicht mit der Umsetzung der Pläne starten“, betont der Trierer. Die nicht einfache Mieterakquise begründet Klassen vor allem mit dem aktuellen wirtschaftlichen Umfeld und der damit verbundenen Zurückhaltung bei den Investitionen.

Neuer Schwerpunkt Kreuzfahrt?

Obwohl das Thema Hallenbau damit erst einmal verschoben ist, zeigt sich Klassen insgesamt mit der wirtschaftlichen Lage am Hafen zufrieden. 2024 stieg der Schiffsgüterumschlag um knapp 12.500 Tonnen auf 548.203 Tonnen im Vergleich zum Vorjahr. Zudem betont der Hafenchef die insbesondere in den vergangenen zwei Jahren wachsende Bedeutung der Flusskreuzschifffahrt, bei der er mit wachsendem Angebot an Land sogar noch mehr Potenzial sieht. „Für uns ist dieses Geschäft mittler-

weile mehr als nur ein nettes Zubrot, sondern fast schon eine Substitution von Mengen, die im wasserseitigen Umschlag an anderer Stelle weggefallen sind“, sagt Klassen. Denn der langfristige Vergleich zeigt: Während der Hafen 2007 noch 750.000 Tonnen Heizöl und Diesel umgeschlagen hat, sind es heute nur noch etwa 250.000 Tonnen. Andere Geschäftsfelder für die Wasserstraße sind also dringend notwendig, um die wirtschaftlich gute Lage halten zu können. „Wasserseitig bemühen wir uns um die Kreuzfahrtpassagiere genauso intensiv wie um die Güterschifffahrt, um einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung in der Region beitragen zu können“, sagt Klassen.

Eine deutliche Differenz im Jahresvergleich verzeichnete hingegen der Bahnumschlag: Während er 2023 bei 591.729 Tonnen lag, stieg er im vergangenen Jahr auf 677.284 Tonnen. „Allerdings startete das zu den Badischen Stahlwerken gehörende Walzwerk aufgrund eines Brandes nach einer mehrmonatigen Pause erst im Frühjahr 2023 wieder mit der Produktion, sodass die Mengen aus dem ersten Quartal fehlen. Das relativiert die etwas schwächeren Zahlen 2023 beim Bahnumschlag natürlich“, erläutert Klassen. Insgesamt sieht Klassen den Bahnumschlag auf einem „guten Niveau“.

Investition in Innovation

Neben neuen Geschäftsfeldern bemüht sich der Mosel-Hafen um die Weiterentwicklung des Standorts in technischer Hinsicht. Dafür hat er sich jüngst an zwei Projekten mit unterschiedlichen Förderschwerpunkten beteiligt: Zum einen am Thema „Digitale Testfelder in Binnenhäfen“, das vom Bundesverkehrsministerium (BMV) gefördert wurde. Ziel des Infrastrukturprojekts war es, die Verkehrssteuerung der Hafenbahn zu automatisieren und zu vereinfachen. Dafür wurde der C-Funk der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) um ein OCR-Gate (Optical Character Recognition) erweitert. Das OCR-Gate ermöglicht die automatisierte Erkennung von einfahrenden Zügen, indem es per Videoaufnahme die Waggons und Container erfasst. Mittels einer integrierten dynamischen Gleiswaage lässt sich zudem das jeweilige Waggongewicht ermitteln. Die gesammelten Daten der installierten Kameras und des OCR-Gates werden via 5G-Campusnetz an einen Server übermittelt, was wiederum die digitale Verkehrssteuerung der Hafenbahn erleichtert. Projektende war bereits 30. Juni 2024, der Betrieb laufe gut, sagt Klassen.

Das zweite Projekt mit dem Namen „Tolkien“ ist wiederum Teil des BMV-Förderprogramms für Innovative Hafentechnologien (IHATECII). In Kooperation mit dem Duisburger Hafen, Nautilus Log und dem Fraunhofer IML erarbeitet der Hafen Trier dafür einen „Digitalen Zwilling zur Optimierung von Logistik in den beteiligten Binnenhäfen“. Dabei werden beispielsweise die Daten, die im OCR-Gate erhoben werden, in den digitalen Zwill-



ling eingespielt. Die Analyse der Daten erlaubt es, etwa die Spitzenzeiten bei den Verkehren zu ermitteln und Nutzungsprofile zu erarbeiten. Zudem werden die Daten für die Abrechnung der Nutzungsentgelte verwendet. Live-Bilder der belegten beziehungsweise freien Gleise liefern den Lokführern außerdem vor der Einfahrt Orientierung über die aktuelle Nutzung der Gleisinfrastruktur. „Es läuft noch nicht alles reibungslos, aber prinzipiell bringt uns die Digitalisierung ja nicht nur Erkenntnisgewinne, sondern auch eine Verbesserung der Prozesse, eine Entlastung des Personals und Zeiteinsparungen“, ist Klassen überzeugt.

Ich bin Hafenfan, weil ...

Ein Herzensprojekt von Klassen ist die Kampagne #Hafenfan. „Die Idee ist bei uns in Trier vor dem Hintergrund entstanden, dass wir hier einen sehr erfolgreichen Leichtathletikverein haben. Ziel war es, diese erfolgreichen Sportler in eine Kampagne einzubinden, die Bezug zu unserer Stadt hat und den dynamischen Entwicklungen des Hafens Trier Rechnung trägt“, erklärt Klassen. In Zusammenarbeit mit der Frankfurter Agentur Mainblick sei dann die Idee für die zunächst lokale Kampagne #Hafenfan entstanden, deren Kernsymbol der entsprechend beschriftete Fanschal ist.

Inzwischen hat sich die Initiative mit Unterstützung des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) zu einer deutschlandweiten multifunktionalen Kampagne mit insgesamt 19 Partnern entwickelt. Sie dient nicht nur dazu, die Vielfältigkeit des Wirtschaftsstandorts Hafen bekannter zu machen und neues Personal beziehungsweise Nachwuchskräfte zu generieren, sondern auch mehr Verlager für die Wasserstraße zu begeistern. Die Kampagne soll mindestens bis zur nächsten Transport Logistic 2027 in München laufen, weitere Partner sind ausdrücklich erwünscht.

Mehr Verlässlichkeit gefordert

„Wir wollen natürlich weiterhin als Verkehrsdrehscheibe in der Region Trier funktionieren. Dafür bauen wir die Infrastruktur aus, schaffen zusätzlichen Platz durch die geplante Logistikhalle und investieren in die Digitalisierung des Hafens“, zählt Klassen auf. Grundsätzlich wünsche er sich, dass das Thema Ausbau der Schleusen stärker vorangetrieben werde. „Wie der jüngste Unfall an der Schleuse Sankt Aldegund zeigt, reicht eben eine Schleusenkammer nicht, weil alles steht, wenn diese aus-



Trierer Hafengesellschaft

Der Bahnumschlag im Hafen Trier ist 2024 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen.

fällt. Da muss einfach Verlässlichkeit her“, fordert Klassen. Außerdem sei es ein Widerspruch, wenn die Politik einerseits die saarländische Stahlindustrie, die auch an der Mosel hängt, mit viel Geld unterstützt, damit der Industriezweig weiterhin seine Berechtigung habe. Und andererseits werde nicht in die Wasserstraßen investiert, auf denen diese großen und schweren Produkte dann umweltfreundlich transportiert werden können.

Neben den politischen Forderungen gibt es in diesem Jahr aber auch einen Grund zum Feiern: Im Herbst begeht der Hafen Trier sein 60-jähriges Jubiläum. Für den Festakt will Klassen mit handfesten Daten herausarbeiten, welche bedeutende Rolle der Hafen für die Region in den vergangenen sechs Jahrzehnten gespielt hat und in der Zukunft spielen wird. Und im kommenden Jahr steht für Klassen selbst ein Jubiläum an: Dann arbeitet der 53-Jährige seit 30 Jahren für die Hafengesellschaft, davon fast 15 Jahre als Geschäftsführer.

Annika Beyer

Anzeige



Bargelink.com
EASY BARGE LOGISTICS

Shipping Technics Logistics Kalkar | 23.+24.09.2025 | Stand 125

Anzeige



HAEGER & SCHMIDT LOGISTICS







SUSTAINABLE AND
FLEXIBLE LOGISTICS –
ACROSS THE RHINE
AND BEYOND.