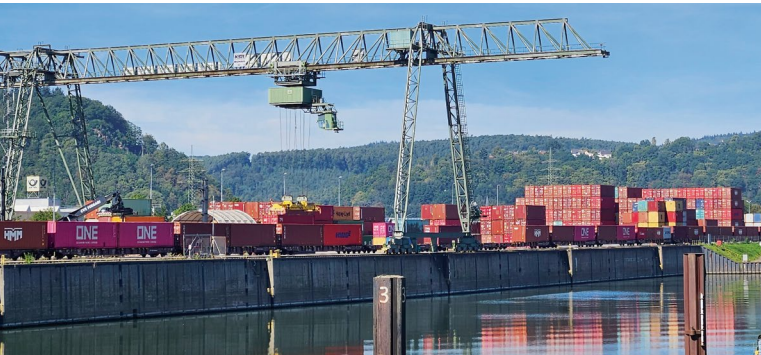


Engpass Infrastruktur

Der Hafen Trier investiert in seine Zukunft. Die größten Herausforderungen sieht Geschäftsführer Volker Klassen jedoch außerhalb des Hafens: bei Brücken, Schleusen und Schienen. SUT sprach mit ihm über Investitionen und Infrastruktur.



Hafen Trier

Im Trierer Hafen wurden bis Ende Juni 2026 rund 248.000 Tonnen Güter per Binnenschiff umgeschlagen.

Die größten Sorgen von Volker Klassen gelten derzeit nicht dem eigenen Hafen, sondern der öffentlichen Infrastruktur. Während die Trierer Hafengesellschaft kontinuierlich in Gleise, Gebäude und Digitalisierung investiert, sieht der Geschäftsführer die größten Risiken bei Brücken, Schleusen und Schienen. Genau dort entscheidet sich nach seiner Einschätzung die Zukunft des Standorts.

Dabei präsentiert sich der Hafen wirtschaftlich robuster, als es die derzeitigen Rahmenbedingungen vermuten lassen. Bis Ende Juni 2026 wurden rund 248.000 Tonnen Güter per Binnenschiff umgeschlagen. Im Vorjahreszeitraum waren es 258.821 Tonnen. Der Bahnumschlag erreichte im ersten Halbjahr 373.678 Tonnen. Im Vergleichszeitraum 2025 waren es 381.225 Tonnen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Flusskreuzfahrt auf der Mosel. Mittlerweile legen viele Flusskreuzfahrtschiffe im Hafen Trier an, um Serviceleistungen wie die Versorgung mit Frischwasser oder die Entsorgung von Abfällen in Anspruch zu nehmen. Dadurch hat sich dieser Bereich zu einem stabilisierenden Geschäftsfeld entwickelt.

Dass sich der Hafen trotz schwieriger Rahmenbedingungen behauptet, führt Klassen auf die breite Aufstellung des Standorts zurück. Rückenwind kommt derzeit vor allem von der Hafenbahn. Die trimodale Anbindung verschafft dem Hafen die notwendige Flexibilität, Güter je nach Marktlage zwischen Wasserstraße, Schiene und Straße zu verlagern.

Hinzu kommt, dass sich der Standort in den vergangenen Jahren deutlich weiterentwickelt hat. Der Hafen versteht sich längst nicht mehr ausschließlich als Umschlagplatz, sondern zunehmend als Logistikstandort. Lagerflächen, logistische Dienstleistungen und moderne Infrastruktur gewinnen kontinuierlich an Bedeutung. Ziel ist es, zusätzliche Gütermengen an den Standort zu binden und möglichst viele Transportketten aus einer Hand abzuwickeln.

Investitionen mit Augenmaß

Während viele öffentliche Infrastrukturprojekte nur schleppend vorankommen, setzt die Trierer Hafengesellschaft ihre eigenen Investitionen fort. Gleisanlagen und Weichen wurden in den vergangenen Jahren umfassend modernisiert, zudem wurde in ein OCR-Gate zur automatisierten Erkennung ein- und ausfahrender Waggons investiert. Es entstehen neue Umschlagflächen, Bestandsgebäude werden energetisch saniert und der Neubau einer Logistikhalle vorbereitet.

Mit rund 12.000 Quadratmetern zusätzlicher Hallenfläche soll das Angebot für Industrie- und Logistikunternehmen erweitert werden. Mit dem Bau will der Hafen allerdings erst beginnen, wenn mindestens die Hälfte der Fläche verbindlich vermietet ist. „Wir bauen nicht ins Blaue hinein. Das können wir uns wirtschaftlich nicht leisten“, sagt Klassen.

Neben klassischen Infrastrukturprojekten bereitet der Hafen neue Angebote für klimafreundliche Verkehre vor. Gemeinsam mit dem Projekt Park Your Truck entsteht eine Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw. Die Stellplätze sollen nicht nur das Laden der Fahrzeuge ermöglichen, sondern zugleich für gesetzlich vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten genutzt werden. Damit erweitert der Hafen sein Dienstleistungsangebot für den Straßengüterverkehr.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Digitalisierung. Mit dem TÜV Rheinland Forschungs- und Innovationsmanagement als Projektträger und der Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr arbeitet der Hafen an einem digitalen Testfeld für die vorausschauende Instandhaltung der Hafeninfrastruktur. Mithilfe von Kameras, Drohnen und KI-gestützter Bildauswertung sollen Gleise, Kaimauern und weitere Anlagen kontinuierlich überwacht werden. Ziel ist es, Veränderungen frühzeitig zu erkennen und Wartungsmaßnahmen gezielter planen zu können. Gerade angesichts knapper personeller Ressourcen sieht Klassen darin einen wichtigen Baustein für einen wirtschaftlichen Hafenbetrieb.

Gleichzeitig warnt der Geschäftsführer davor, digitale Lösungen als Ersatz für notwendige Infrastrukturinvestitionen zu verstehen: „Wir setzen auf digitale Werkzeuge, um unsere Infrastruktur besser überwachen zu können. Aber ein digitaler Zwilling hilft nicht weiter, wenn die Infrastruktur selbst irgendwann nicht mehr funktioniert.“ Für ihn steht deshalb fest: „Digitalisierung kann helfen, Infrastruktur effizienter zu betreiben. Erhalten muss man sie trotzdem.“

Hausaufgaben gemacht

So zufrieden Klassen mit der Entwicklung des Hafens ist, so kritisch bewertet er den Zustand der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. „Wir haben unsere Hausaufgaben gemacht. Die eigentlichen Risiken liegen heute außerhalb unseres Einfluss-



bereichs“, sagt er. Als Beispiel nennt er die Bonner Nordbrücke, deren Sanierungsbedarf seit Jahren bekannt gewesen sei. Aus seiner Sicht müsse bei kritischer Infrastruktur früher gehandelt werden. Für Logistikunternehmen bedeuten gesperrte Brücken oder Schleusen mehr als Verzögerungen. Sie bringen komplette Lieferketten durcheinander.

Noch größere Sorgen bereitet Klassen die Zukunft der Mosel. Für ihn ist die Wasserstraße weit mehr als ein Verkehrsweg. Sie verbindet Deutschland, Luxemburg und Frankreich und bildet seit Jahrzehnten eine wichtige Grundlage für Industrie, Logistik und grenzüberschreitenden Handel. „Wir wissen, welche Bedeutung der Ausbau der Mosel für die wirtschaftliche Entwicklung der Region hatte. Deshalb müssen wir uns heute fragen, welche Folgen es hätte, wenn diese Infrastruktur künftig nicht mehr in vollem Umfang zur Verfügung steht“, erklärt Klassen.

Aus seiner Sicht wird die Diskussion häufig zu technisch geführt. Hinter jeder Schleuse und jeder Brücke stehe letztlich eine wirtschaftliche Entscheidung. Einschränkungen träfen nicht nur die Schifffahrt, sondern Produktionsbetriebe, Logistikunternehmen und Arbeitsplätze entlang der gesamten Transportkette.

Besonders aufmerksam verfolgt Klassen deshalb die Diskussion über die Zukunft der Moselschleusen. Die Anlagen seien inzwischen ebenfalls in die Jahre gekommen. Sollten umfangreiche Sanierungen künftig nicht im laufenden Betrieb möglich sein, hätte dies aus seiner Sicht weitreichende Folgen für die gesamte Großregion. „Dann geht es nicht mehr nur um einzelne Bauwerke. Dann stellt sich die Frage, ob wir einer ganzen Infrastruktur den Stecker ziehen“, bringt er seine Sorge auf den Punkt.

Für Klassen geht es dabei um weit mehr als den Erhalt einzelner Schleusen. Die eigentliche Weichenstellung sei, welche Bedeutung die Mosel künftig für den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Großregion haben soll. Die Wasserstraße habe den wirtschaftlichen Aufstieg der Region über Jahrzehnte begleitet und sei bis heute ein wichtiger Standortfaktor für

Industrie und Logistik. Umso wichtiger sei es, rechtzeitig in ihren Erhalt zu investieren. Infrastruktur müsse als Gesamtsystem betrachtet werden. Moderne Hafenanlagen könnten ihre Stärken nur ausspielen, wenn auch Schleusen, Brücken und Schienen dauerhaft leistungsfähig blieben. Auch der wachsende Flusskreuzfahrttourismus und die touristische Bedeutung Triers als wichtiger Anlaufpunkt an der Mosel seien auf eine leistungsfähige und verlässliche Wasserstraßeninfrastruktur angewiesen.

Gleichzeitig begrüßt der Geschäftsführer die politischen Initiativen, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Entscheidend werde jedoch sein, dass aus Ankündigungen konkrete Projekte werden. Infrastruktur altere unabhängig von politischen Debatten. Wer zu lange warte, erhöhe am Ende Kosten und Risiken.

Trotz dieser Herausforderungen blickt Klassen mit Zuversicht nach vorn. Die Nachfrage nach zusätzlichen Logistikflächen sei vorhanden, die Gespräche zum Hallenneubau verliefen konstruktiv und auch bei den Digitalisierungsprojekten komme der Hafen gut voran. Gemeinsam mit der geplanten Ladeinfrastruktur für Elektro-Lkw und der Weiterentwicklung des trimodalen Standorts sieht er Trier für die kommenden Jahre gut aufgestellt.

Ob der Hafen dieses Potenzial vollständig ausschöpfen kann, entscheidet sich nach seiner Überzeugung jedoch nicht allein auf dem Hafengelände. Mindestens ebenso wichtig sei eine leistungsfähige öffentliche Infrastruktur. Denn moderne Umschlaganlagen, leistungsfähige Gleise und innovative digitale Anwendungen könnten ihre Wirkung nur entfalten, wenn Schiffe, Züge und Lkw den Hafen auch zuverlässig erreichen.

Für Klassen ist das die eigentliche Zukunftsfrage der Binnenschifffahrt. Häfen können investieren, Flächen entwickeln und Prozesse digitalisieren. Ob sie ihre Rolle als klimafreundliche Logistikdrehscheiben dauerhaft erfüllen können, hängt jedoch maßgeblich davon ab, dass auch Brücken, Schleusen und Schienen mit dieser Entwicklung Schritt halten.

Jacqueline Engler

Anzeige



Vanessa Mikitenko ist #HafenFan

Werde auch Du #HafenFan:
www.Hafen-Fan.de

Vanessa Mikitenko,
U23-Vizeeuropameisterin
im 5000-Meterlauf
vor der Porta Nigra in Trier;
Verein: Silvesterlauf Trier



Logistik ist da, wo wir sind