

Europäisches Joint Venture etabliert Verbindung der Moselhäfen mit den Rheinmündungshäfen

Containerlinienverkehre von Metz und Trier zu den Weltmärkten

Nach mehrjährigen Vorbereitungen startete im März 2014 mit der Gründung des MMS Multi Modal Shuttle im französischen Moselhafen Metz der Containerlinienverkehr per Binnenschiff über den Rhein-Mosel-Hub Bonn zu den Seehäfen im Rhein- und Maasdelta. Die Väter dieses einzigartigen europäischen Intermodal-Projektes heißen Jacques Kopff, Direktor der Société de Ports de Moselle mit Sitz in Metz und Gerd Thiebes, Prokurist der in Bonn ansässigen Am Zehnhoff-Söns GmbH International Logistic Services. SUT sprach mit den Gründungsvätern über den Vorlauf, die Entwicklung seit einem Jahr und die Zukunftsperspektiven dieses spannenden Projektes.

Jacques Kopff war bis 2008 für die französischen Oberrheinhäfen Colmar und Neu Brisach verantwortlich, wo er die erstmals bürokratischen Strukturen in Richtung einer dynamischen Logistik und moderner Hafendienstleistungen erneuert hatte. Mit Übernahme der Verantwortung für die französischen Moselhäfen Nancy, Metz und Thionville erwartete ihn auch hier eine interessante Aufgabe. „Die französischen Moselhäfen litten stark unter dem Strukturwandel der Stahlindustrie und der Kraftwerkswirtschaft in der Region, aber ich hatte die Vision, mit modernen Logistikkonzepten die frei werdenden Flächen zu entwickeln und neue Unternehmen anzusiedeln“, berichtet Kopff von den Anfängen vor sieben Jahren. Der Aufbau eines Containerlinienverkehrs per Binnenschiff zu den Rheinmündungshäfen war für Jacques Kopff bei der Umsetzung seiner Pläne ein zentrales Element. Trotz vieler Widerstände startete er bereits 2009 erste Gespräche mit dem damaligen Trierer Hafenchef Lothar Weis und auch die Saarläufigen zeigten sich bald interessiert an einem solchen Projekt. „Es gab dann verschiedene Versuche und konkrete Gespräche mit der Reederei CFNR und Containeroperatoren in Koblenz und Andernach, die aber letztlich alle nicht zum Erfolg führten“, berichtet Kopff. 2013 gab es dann erste Gespräche mit Gerd Thiebes von dem Bonner Containerlogistiker Am Zehnhoff-Söns (AZS), der die Saar-Mosel-Region als weiße Fläche im Containerbinnenschiffsverkehr



Die Gründungsväter des Multi Modal Shuttle Containerlinienverkehrs auf der Mosel Jacques Kopff und Gerd Thiebes im Containerterminal Metz | Bild: Dünner

ausgemacht hatte, die für eine Anbindung an das gerade ausgebaute Bonner Terminal geeignet erschien. „Aus Metz, Thionville, Saarbrücken und Trier gab es positive Signale, die wir in ein konkretes, marktfähiges Angebot umgesetzt haben. Wir rechneten mit Anlaufschwierigkeiten, aber der Containermarkt und die Perspektiven in dieser Region waren und sind zukunftsweisend“, so Gerd Thiebes. Nach Prüfung der konkreten Möglichkeiten in Metz traf

Eine Vision wird Wirklichkeit: So wird das Terminal Metz im Endausbau aussehen | Bild: SDPM



Am Zehnhoff-Söns noch 2013 die strategische Entscheidung, auf der Mosel aktiv zu werden und gründete mit dem Partner Société de Ports de la Moselle aus Metz die Multi Modal Shuttle zum Betrieb des trimodalen Containerterminals Metz.

„Ohne den Partner am Zehnhoff-Söns, der es ernst meinte und als Betreiber des Terminals Metz und der Containerlinie mit in das Risiko ging, hätte ich niemals die Mittel aktivieren können, um den Ausbau des Hafens Metz zu einem modernen intermodalen Terminal zu realisieren“, berichtet Kopff. Bis zum Jahresende 2015 wird die erste Ausbaustufe mit 35.000 qm Terminalfläche, mit drei Bahnladegleisen, einem Reachstacker und einem Mobilkran, einer Halle für Containerreparaturen, Reinigung und Be- und Entladung und einem neuen Verwaltungsgebäude fertiggestellt. „Ich bin täglich auf der Baustelle und mache Druck, dass die Bauarbeiten zügig vorangehen, denn nur so können wir sicherstellen, dass die Fördermittel von 14 Mio. Euro auch fristgerecht verbaut werden“, so Kopff. „Natürlich ist die Doppelbelastung des gleichzeitigen Ausbaus und Betriebes des Terminals für alle Beteiligten eine Herausforderung, aber die kontinuierlich steigenden Umschlagsmengen im Containerverkehr und neue Geschäfte beim Umschlag von Windmühlkomponenten zeigen uns, dass wir die richtige Entscheidung getroffen haben“, freut sich Kopff.

Mit Fertigstellung der Bahnanbindung zum Jahresende soll dann auch der Zugverkehr ab dem Terminal Metz aufgenommen werden. „Wir haben Pläne für einen Containerzug Richtung Marseille und Paris in der Schublade. Dieses Metier ist für uns nicht neu, denn wir fahren bereits seit einem Jahr täglich ein Zugpaar mit Wechselbrücken und 45-Fuss-Boxen von unserem Standort Nancy nach Marseille-Fos. Im Oktober wird sich der Hafen Marseille in Metz präsentieren, Rotterdam und Antwerpen kommen Ende September in unsere Region. Das zeigt, dass man unsere Aktivitäten ernst nimmt und Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit ausloten will“, berichtet Kopff. „Umgekehrt präsentieren wir uns Ende September mit den Terminals in Metz und Trier in Rotterdam und Antwerpen“, ergänzt Thiebes.

Im Rahmen eines Konjunkturprogramms hat die französische Regierung kürzlich neue Fördermittel für Infrastrukturinvestitionen in Aussicht gestellt. „Auch deshalb beschäftige ich mich derzeit mit der Finanzplanung für die Realisierung der zweiten Ausbaustufe des Terminals Metz, die frühestens 2018 begonnen werden kann. Neben einer Verdopplung der Fläche auf insgesamt 70.000 qm umfasst dies auch die Beschaffung eines schienengebundenen Containerbrückenkrans. Grundvoraussetzung ist natürlich ein weiteres Wachstum der Umschlagsmengen auf der vorhandenen Fläche“, fordert Kopff. Die Verlagerer und die Spediteure in der Region Lothringen brauchten noch etwas Zeit, um die neuen Möglichkeiten des MMS kennenzulernen. Außerdem seien viele Verlagerer an andere Standorte wie das grenznahe Terminal in Athis vertraglich gebunden. „In einigen Fällen müssen wir erst neue Ausschreibungen abwarten, um eine Chance zur Verlagerung dieser Verkehre nach Metz zu bekommen“, so Kopff.

Positive Effekte für die MMS erwartet Kopff auch von den Ausbauplänen des Hafens Thionville, wo derzeit 10 Mio. Euro in die Neustrukturierung und Neubesiedlung der Hafengebäude investiert werden. Die Kaimauer wurde von 400 m auf 710 m verlängert, wodurch das Hafengelände von früher 150.000 qm auf künftig 250.000 qm erweitert wurde. „Hier beabsichtigen wir vornehmlich Unternehmen anzusiedeln, die im Bereich der Containerlogistik aktiv sind und für die eine wassergebundene Logistik von Bedeutung ist. Container können dann entweder auf kurzem Wege per



Blick auf die zu zwei Dritteln fertiggestellte Terminalfläche mit Containern und Windflügeln | Bild: Dünner

Lkw über das benachbarte Terminal in Metz abgewickelt werden oder vor Ort auf einer geplanten 10.000 qm großen Container-Handlingfläche direkt per Reachstacker in die Binnenschiffe der MMS verladen werden“, so Kopff: „Mit den neuen Ansiedlungsflächen spielen wir eine aktive Rolle im Strukturwandel der Region. Mit einem qualifizierten Angebot in der Containerlogistik können wir uns allen Marktentwicklungen anpassen!“

Im März 2014 begann auf einer provisorisch eingerichteten Umschlagsfläche von 5.000 qm mit einem Reachstacker im Hafen Metz mit zwei wöchentlichen Abfahrten der erste Containerlinienverkehr auf der Mosel. Partner im Betrieb des trimodalen Terminals Metz sind AZS und die Société de Ports de Moselle (SDPM), die die Hafengebäude, die Umschlaggeräte und das Hafenspersonal zur Verfügung stellt sowie für das Marketing verantwortlich zeichnet. Für die Gestellung der Binnenschiffe im Multi Modal Shuttle Verkehr zwischen Metz und Bonn ist die HTAG Häfen und Transport AG mit ihrer Niederlassung in Thionville eingebunden. 2014 wurden 1.898 TEU in Metz per Binnenschiff abgefertigt, von Januar bis Juni 2015 waren es bereits 4.269 TEU. „Da anfangs nur ein Rundlauf zwischen Metz und Bonn pro Woche angeboten wurde sind 2014 zusätzliche Mengen per Lkw nach Bonn transportiert worden, um die Seeschiffstermine der Kunden zu halten“, berichtet Gerd Thiebes.

Am 1. Januar 2015 übernahmen die Bonner Containerexperten den Betrieb im Hafen Trier und konnten das Liniennetz um den einzigen deutschen Moselhafen ergänzen. Mittlerweile fahren zwei feste Linienschiffe im wöchentlichen Turnus zwischen Metz, Trier und Bonn, sodass die Moselhäfen viermal in der Woche zuverlässig über das KV-Hub in Bonn an die Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen per Binnenschiff angeschlossen sind. „Im Hafen Trier wurden im ersten Halbjahr 2015 bereits 1.891 TEU abgefertigt. Dabei handelt es sich um vollständig neu akquirierte Mengen, da der bisherige Hafensbetreiber die vorhandene Stammkundschaft nach Luxemburg mitgenommen hat. Der kontinuierliche Anstieg der monatlich abgefertigten Containermengen in Trier entspricht unseren Planungen und zeigt, dass die äußerst pünktliche Abwicklung unserer Liniengeräte von Industrie und Handel in der Region gut angenommen wird“, berichtet Thiebes.

Insgesamt sei 2015 ein gutes Jahr im Containerverkehr: „Trotz der Abfertigungsprobleme in Rotterdam und teilweise in Antwerpen können wir am Rhein-Mosel-Hub in Bonn steigende Gesamtmen-gen verzeichnen, wozu natürlich auch unsere Aktivitäten auf der Mosel beitragen. Neben unseren eigenen Linienschiffen nutzen wir in Bonn auch die Linienschiffe anderer Containeroperatoren, die nach Durchfahren der Gebirgsstrecke die günstigere Fahrwassertiefe ab Bonn nutzen, um Container für Antwerpen und Rotterdam zuzuladen“, so Thiebes: „Mit unseren Aktivitäten an der Mosel haben wir auch ein neues Kapitel zur Stärkung des Standortes Bonn aufgeschlagen.“

Hans-Wilhelm Dünner