



**HTAG und MMS setzen am neuen Standort im Hafen Metz auf neue Verkehre**

## Von Montangütern zum Container

**Die Adresse ist so neu, dass die Mitarbeiter der Niederlassung die Besucher routiniert per Telefon zu sich lotsen. In direkter Nachbarschaft des neuen MMS Containerterminals in Metz sitzt die HTAG jetzt in einem hoch modernen und funktionalen Gebäude. Der Umzug trägt den geänderten Güter- und Ladungsströmen auf der Mosel Rechnung, so Niederlassungsleiter Pascal Rodius im Gespräch mit SUT.**

**D**ie in Duisburg beheimatete HTAG Häfen und Transport AG ist seit 1972 auf der Mosel aktiv, weiß Rodius zu berichten, der selbst seit 1999 hier tätig ist. Das Team der Niederlassung Metz besteht aus drei Mitarbeitern. Rodius ist zugleich gemeinsam mit Jaques Kopff von der Société des Ports de Moselle Generaldirektor des nagelneuen und hochmodern ausgestatteten MMS Terminals für Container, Massen- und Schwergut. „Wir haben ein schlankes Team in der Gruppe und können schnell und kompetent auf Anfragen reagieren“, berichtet Rodius.

Eine aktuelle Herausforderung für die Mannschaft von Pascal Rodius ist der anhaltende Strukturwandel im Einzugsgebiet Mosel und Saar: „Früher haben wir Schiffe mit Importkohle und Erz von den ARA-Häfen in den benachbarten Hafen Thionville gefahren, deshalb hatten wir dort auch unser Büro. Heute fahren die Schiffe mit Kohle und Erz zu den Kohlekraftwerken und der Stahlindustrie an der Saar und kommen von dort leer nach Metz. Metz ist der größte Getreide-Binnenhafen in Frankreich. Die Schiffe werden hier vor allem mit Getreide und Futtermitteln zu Rhein- und Kanalstationen beladen.“ Der Ladungsrekord der französischen Mosel zur Montanzzeit lag bei 9,9 Mio. t jährlich. Jetzt liegen die Mengen unter 5 Mio. t. Ursache sind das Sterben der lothringischen Stahlindustrie und die Energiewende in Frankreich. „Die EDF hat zwei bislang per Schiff versorgte Kohlekraftwerke auf Erdgas umgestellt“, so Rodius. Diese Mengen fehlten heute in der Transportbilanz und lassen Schiffsraum für moselabwärts gehende Verkehre zur Mangelware werden.

Auch die Roheisenmengen für die in Lothringen immer noch starke stahlverarbeitende Industrie sind komplett entfallen. „Heute kommen die Brammen per Zug von den Stahlwerken in Dünkirchen, die wiederum von der letzten lothringischen Kokerei ihren Koks per Bahn geliefert bekommen. Der Zug hat dank weiterer Rückladung von Walzstahl paarige Verkehre, somit entfallen auch diese Transporte auf der Mosel“, so Rodius: „Unsere Aufgabe ist es,

neue Verkehre und Produkte zu akquirieren, um die wegfallenden Transportmengen sukzessive zu ersetzen. Wir brauchen neue, paarige Verkehre, um mehr Schiffsraum in die Mosel zu ziehen.“ Dabei seien die Importmengen auf der Mosel sehr wichtig, sonst stiegen die Schiffspreise. „Auch der Agrar-Markt ist weiterhin wichtig. An der Mosel gibt es eine Million Tonnen Silokapazität.“ Das Einzugsgebiet erstreckt sich nicht nur auf die Region der französischen Mosel. „Die Umschlagsmengen in Metz kommen zum Teil auch aus dem Süden von Paris, aus Norgent Sur Seine.“

„Die HTAG ist beim Getreide Marktführer auf der Mosel“, berichtet Rodius stolz: „Wir haben uns seit vielen Jahren auf Getreideverkehre zwischen Deutschland und Benelux spezialisiert und die HTAG Metz verantwortet diesen Marktbereich in der HTAG Gruppe. Auf der ‚Rennstrecke‘ Mosel fahren viele junge Binnenschiffer aus den Niederlanden und Belgien mit Familie, denn diese können sie mit vergleichsweise geringem Aufwand am Wochenende besuchen.“ Meist fahren 110 x 11,45 m große Schiffe in diesen Verkehren, aber auch moderne 135-m-Schiffe kommen bis Neuf Maison zum Einsatz. „Im Hafen Frouard ist der Standort des großen Silos der Union der Genossenschaften. Leider ist die Schleuse zum Hafen nur 110 m lang. Die VNF plant daher ihre Verlängerung auf 140 m“, sagt Pascal Rodius. „Wir bedienen auch die neue Agrar-Logistik-Anlage der luxemburgischen Genossenschaft ‚De Verband‘ im Moselhafen Perl. Die früher üblichen Partiegroßen von 1.000 t sind heute eher ein Nischengeschäft und Auslaufmodell. Heute sind moderne Großmotorschiffe und verlässliche Transportzeiten gefragt – deshalb plädieren wir auch für den Ausbau der zweiten Moselschleusen in Deutschland und Frankreich als wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt in unserer Region.“ Die Situation im französischen Agrarsektor ist infolge des Klimawandels nicht leicht. „Die Ernte ist im Jahr 2016 wegen des schlechten Wetters um 30 % niedriger ausgefallen. Die Qualität hat ebenfalls gelitten, es ist viel Futtergetreide dabei“, berichtet Rodius.



us. Die Getreidemengen auf der Mosel seien in der Folge um 40 bis 50 % gesunken. „Daher sind die Transporte an französischen Moselstationen des Jahres 2016 auf 5 Mio. t zurückgegangen. 3,5 Mio. t gingen zu Tal, davon sind 3 Mio. t Getreide. 1,5 Mio. t zu Berg. Die Ernte 2017 wird etwas besser als im Vorjahr ausfallen, aber noch weit entfernt von früheren Rekordmengen. Zu Beginn der Saison hatten wir gut zu tun, da wir noch Vorjahreserntemengen aus den Lägern abgefahren haben, jetzt ist es wieder ruhiger“, so Rodius.

Begründete Hoffnungen auf neue Transportmengen sieht Pascal Rodius im sich positiv entwickelnden Marktsegment Container. Das vergangene Jahr fertiggestellte neue trimodale Terminal MMS Metz sei gut angelaufen. MMS mietet die Fläche von der Société des Ports de Moselle. Aufgrund der modernen Ausstattung versucht die HTAG auch neue Gütergruppen und Relationen an das Terminal zu binden. „Derzeit läuft ein Probeverkehr für einen täglichen Zug mit Wechselbrücken nach Paris. Dafür haben wir zwei neue Reachstacker mit Piggybackspreader von Hyster im Einsatz“, berichtet er. Zwischen Metz und Österreich verkehrt drei Mal in der Woche ein Halbzug mit Aluminium-Salz-Abfällen für die Entsorgung in Metz. Hier werden die Bestandteile der Ladung getrennt und der Zug transportiert den aufbereiteten Teil der Ladung zurück, berichtet Rodius: „Senf aus Kanada kommt in Containern per Schiff oder Zug nach Metz und wird von hier nach Dijon gefahren. Früher lief der Verkehr über Küstenmotorschiffe und Penichen. Die 20-t-Lots der Ladung eignen sich gut für Container“. Der Platz im Terminal ist da und er ist sauber. „Die Containermengen für das große Zentrallager von IKEA laufen stabil, sie setzen mit ihrem Standort am Hafen auf den Hafen.“

Aber auch bei konventioneller Ladung und Schwergut sieht der MMS Generaldirektor Perspektiven: So seien in der Vergangenheit auch Windkraftkomponenten im Hafen Metz umgeschlagen worden, allerdings gebe es in der Region derzeit keine neuen Projekte. Der Hafenmobilkran kann bis zu 60 t heben und hat sich bereits beim Umschlag von Flügeln, Maschinenhäusern und Turmsegmenten aus Stahl und Fertigbeton bewährt. Der Kran ist auch mit einem Greifer für den Umschlag von Massengut ausgestattet, früher war er im Getreideumschlag in Italien im Einsatz.

Die in Kooperation mit dem Hafen Luxemburg auf Mosel und Rhein betriebene Containerlinie habe sich gut entwickelt. „Derzeit sind zwei von der HTAG eingecharterte 110-m-Schiffe für Container im Einsatz, die einmal in der Woche Metz und den Hafen Mertert an den Seehafen Antwerpen anbinden“, berichtet Rodius: „Die Schiffe können auf der Mosel zweilagig 104 TEU transportieren und fahren unterwegs das Terminal der CTS in Köln an, wo Container für Rotterdam und die deutschen Seehäfen abgeladen und Boxen für Antwerpen zugeladen werden, mit denen je nach Wasserstand und Güteraufkommen die 3. und 4. Lage der Schiffe komplettiert wird. Im zweilagigen Verkehr auf der Mosel sind die Schiffe regelmäßig zu 90 bis 100 % ausgelastet“.

Dass die Schiffe über den Hub Köln hinaus in den Seehafen Antwerpen fahren ist neu. Ursprünglich pendelten sie zwischen Metz, Luxemburg und Köln, von wo die Ladung per Zug und Schiff weitertransportiert wurde. „Aber das Zeitfenster ist wegen der häufigen Wartezeiten an den Moselschleusen eng und die längere Fahrstrecke nach



Pascal Rodius (L.) und Geoffroy Bertin (r.) freuen sich über die neuen Verkehre und Möglichkeiten am Standort Metz | Bild: Nutsch

Antwerpen gibt uns mehr Flexibilität, um anfallende Verspätungen aufzuholen“, erklärt Rodius. „Die Container auf der Mosel sind häufig schwere 20-Fuß-Container mit 25 bis 30 t Gewicht. Im Export werden vor allem Lebensmittel sowie Massengüter wie Getreide, Soda oder Carbonat transportiert“. Weiteres Mengenwachstum will Rodius zunächst einmal durch den Einsatz von größeren 135-m-Schiffen auffangen, bevor zusätzliche Schiffe gechartert werden. Ergänzt wird das Angebot per Schiff auch durch einen Bahnverkehr. „Einmal in der Woche fahren wir einen Ganzzug von Metz nach Antwerpen. Diese Bahnlinie wird demnächst mit einem zweiten Zug verdoppelt, sodass dann jeweils zwei Zug- und eine Schiffsabfahrten ab dem Terminal Metz in der Woche stattfinden“, kündigt Rodius an. „Deshalb haben wir uns entschlossen, in das neue Gebäude am Terminal zu ziehen. Wir sind froh über das neue Ladegut Container.“

„Das neue MMS-Terminal zu entwickeln ist eine schöne Aufgabe und macht Freude. Die ersten Monate mit neuen Verkehren haben gezeigt, dass es in der Region einen hohen Bedarf für die von uns angebotenen Dienstleistungen im kombinierten Verkehr und konventionellen Hafenumschlag gibt. Die Situation ist durch die hohe Konkurrenz in der Region nicht einfach. Aber MMS ist das einzige trimodale Terminal in der Region mit direktem Autobahnanschluss. Die hohe Effizienz und gute Infrastrukturausstattung sowie moderne technische Ausrüstung des Terminals entscheidet letztlich über unsere Wettbewerbsfähigkeit. Die Akquise der Containerverkehre läuft über die Regionalen Spediteure, wir agieren als neutraler Dienstleister. Bei der Akquise von Schwer- und Massengut erhalten wir auch Unterstützung durch die Kollegen in der HTAG-Zentrale in Duisburg. Das Team von HTAG Metz und MMS blickt optimistisch in die Zukunft“, so Pascal Rodius abschließend.

Hans-Wilhelm Dünner | Michael Nutsch

**SOCIÉTÉ DES PORTS DE MOSELLE**

1 PILOTE  
3 PORTS AVEC VUE SUR MER

NOUVEAU PORT DE METZ  
PORT DE METZ-MAZEROLLE  
PORT DE THIONVILLE-ILLANGE

PROJET DE PLATEFORMES TRIMODALES SUR LA MOSELLE  
VOTRE DÉVELOPPEMENT LOGISTIQUE NOTRE SOLUTION CONTENEUR

multi modal shuttle

Ouverts sur le commerce international, nos ports vous offrent un réseau de communication complet et une gamme de services adaptés à vos besoins. La garantie pour vous d'une logistique efficace et optimisée.

M SOCIÉTÉ DES PORTS DE MOSELLE  
2 rue Augustin Frenzel / BP 78120 / 57052 METZ cedex 03  
Tél : +33 (0)3 87 75 95 20 / smp@moselle-moselle.com  
www.portsde-moselle.eu

CCI MOSELLE