

Logistik und Transport auf dem Vormarsch

Um nicht zu sehr vom dominierenden Finanzsektor abhängig zu sein, hat sich das Großherzogtum zum Ziel gesetzt, in verschiedene Branchen zu investieren – insbesondere in die Logistik.

Von CLAUDIA GRÄSEL

Eine Kernaufgabe der Logistik ist der Transport, der stark von einer effizienten Infrastruktur abhängt. In Luxemburg trifft dies für den Transport von Gütern und besonders für die Beförderung von Menschen zu, die täglich zum Arbeiten ins Land pendeln. Eine Besonderheit und zuweilen ein verkehrstechnisches Problem ist, dass das Großherzogtum auf ausländische Arbeitskräfte angewiesen ist. Die Anzahl dieser „Grenzgänger“ hat sich in den vergangenen zehn Jahren verdoppelt. Dies bedeutet eine zunehmende Belastung für die existierende Infrastruktur.

Das kleine Land mit knapp einer halben Million Einwohner verfügt über 147 Kilometer Autobahn, 285 Schienenkilometer und 37 Kilometer für Gütertransporte nutzbare Wasserwege auf der Mosel mit einem Verladehafen in Mertzt. Luxemburg liegt im Herzen Europas. Aber nicht nur aufgrund seiner zentralen Lage, sondern auch wegen seiner qualifizierten und mehrsprachigen Arbeitskräfte ist das Land aus logistischer Sicht ein idealer Standort.

Viele weltweit tätige Logistikunternehmen haben einen Sitz in Luxemburg. Um den Frachtverkehr zwischen Luft, Schiene und Straße zu optimieren, hat das Wirtschafts- und Außenhandelsministerium zwei Logistikparks entwickelt: das „Euro-hub Zentrum“, verkehrsgünstig in der Nähe des Flughafens, und „Euro-hub Süd“, nahe der französischen Grenze an einem Knotenpunkt von Autobahn und Schiene gelegen. Hier sollen sich nach dem erklärten

Willen der Regierung überwiegend international agierende Unternehmen mit hohem Wachstumspotential und hoher Wertschöpfung ansiedeln, wie zum Beispiel Logistikdienstleister oder sogenannte „Reverse“-Logistikunternehmen, also Betriebe, die beispielsweise für das Recyclingmanagement zuständig sind.

Um Fracht über die Schiene von und nach Luxemburg zu transportieren, wurde nach dem sogenannten „Lorry-Rail“

Startschwierigkeiten beträgt die Auslastung inzwischen 80 Prozent. Momentan gibt es täglich eine Verbindung in beide Richtungen. Es ist geplant, diese auf zwei Verbindungen pro Tag und Richtung zu erhöhen.

Im Rahmen eines vom Transportministerium ins Leben gerufenen „Mobilitätskonzepts 2020“ wurde für die Schiene ein „Fonds du Rail“ eingerichtet, aus dem 2009 319 Millionen Euro in den Ausbau des Schienennetzes investiert werden sollen. Die Schiene erhält somit erste Priorität. Zu den wichtigsten neuen Projekten im öffentlichen Personennahverkehr gehören der Bau der Lux Tram und mehrerer Peripheriebahnhöfe im Land.

In Luxemburg entstehen keine Vorfinanzierungskosten auf die Einfuhrum-

nie ein papierloses Zollabfertigungsverfahren implementiert.

Es existieren außerdem gute Verbindungen zu den bedeutenden Nordseehäfen wie Antwerpen, Rotterdam oder Hamburg. Lücken im Fernstraßennetz behindern allerdings derzeit noch den überregionalen Verkehrsfluss, etwa auf der Autobahn A 13 zwischen Luxemburg und Deutschland.

Nicht zu vergessen ist, dass Luxemburg im Wettbewerb steht mit anderen Logistikzentren in der Großregion, wie dem benachbarten Lothringen und dem Saarland, das derzeit ein Netzwerk für die Logistikbranche aufbaut. Auch befinden sich zahlreiche Flughäfen wie Frankfurt/Hahn, Metz/Nancy oder Saarbrücken in weniger als 100 Kilometer Entfernung. Eine einseitige Anbindung an den Rhein und gar keine an die Saone/Rhone beschränken den Binnenschiffverkehrsverkehr.

Im Februar 2009 fand das zweite Logistik Management Forum statt. Dort wurde unter anderem das 2008 von sieben verschiedenen luxemburgischen Institutionen gegründete „Cluster for Logistics“ vorgestellt. Dies ist ein Netzwerk, in dem Unternehmen und Interessenten aus dem Logistikbereich gezielt Informationen und Kompetenzen austauschen können und somit aktiv zur Wirtschaftsförderung beitragen. Deloitte Luxemburg ist Gründungsmitglied des dazugehörigen „Maritime Cluster“, das die Bedeutung Luxemburgs aus logistischer Sicht im maritimen Sektor stärken soll.

Das Großherzogtum unternimmt immense Anstrengungen, um mit seinen größeren Nachbarn gleichzuziehen. Luxemburg ist auf gutem Weg, einen „Plan B“ im Logistiksektor zu realisieren und damit eine Festigung und Ausweitung seiner wirtschaftlichen Basis zu schaffen.

Claudia Gräsel, Manager Business Consulting, Deloitte



Der Schienenverkehr erhält oberste Priorität: 319 Millionen Euro fließen 2009 in den Ausbau des luxemburgischen Schienennetzes.

-Konzept eine Schienenautobahn entwickelt. Diese erlaubt den Transport von Standard-Lkw-Sattelanhängern auf der Schiene ohne Zugmaschine und ohne Lkw-Fahrer. Ende 2007 fand die erste Fahrt auf der 1050 Kilometer langen Strecke zwischen Luxemburg und dem südfranzösischen Perpignan statt. Trotz

satzsteuer für den Import von Waren aus Drittländern. Somit ergibt sich eindeutig ein Liquiditätsvorteil, verglichen mit anderen EU-Mitgliedstaaten. Die Mehrwertsteuer von 15 Prozent zählt zu den niedrigsten in Europa. Zudem hat Luxemburg als eines der ersten Länder gemäß einer EU-Richtli-