

# Luxemburg darf sich vom Markt nicht wegsperren

Gigaliner haben strategische Bedeutung, so Alain Krecké

VON NICOLAS ANEN

Sich dem Einsatz von Gigalinern zu verschließen, wäre ein strategischer Fehler in Bezug auf den Logistik-Standort Luxemburg, warnt Alain Krecké, Leiter des „Cluster for Logistics Luxembourg“. Aber Angst zu haben, Gigaliner würden systematisch die traditionellen Lastwagen ersetzen, sollten sie auf europaweiten Korridoren erlaubt werden, brauche man nicht zu haben. Denn Gigaliner stellen eine Alternativlösung für Transportunternehmen dar, sind „spezifisch strecken- und aktivitätsbezogen“, so Alain Krecké.

Für den Transport innerhalb von Luxemburg wären Gigaliner ungeeignet, ist sich Alain Krecké sicher: „Diese Lastwagen sind für Autobahnen konzipiert, um große Distanzen zurückzulegen“, erklärt Alain Krecké. „Die wurden nicht für innerstädtischen Verkehr oder Landstraßen entwickelt. Das bedeutet nicht, dass sie den letzten Kilometer zum Ziel nicht auf der

Landstraße fahren können. Aber sie sind nicht dafür gemacht, um zum Beispiel im Ösling zu fahren.“

Denkbar seien aber Einsätze, die zum Beispiel von Bettemburg aus, von dem ehemaligen WSA-Gelände, ins Ausland führen würden.

Doch zuerst müsse geprüft werden, ob diese Strecken gegebenenfalls überhaupt mit Gigalinern zu bewältigen seien. Auch setzen Gigaliner voraus, dass in einer gewissen Taktfrequenz große Volumen auf der gleichen Strecke zu liefern sind.

„Einmal die Woche fahren lohnt sich nicht. Der Lastwagen muss jeden Tag oder jeden zweiten Tag die Strecke fahren können. Sich einen Gigaliner anschaffen und sagen, heute fahre ich zu diesem Kunden und morgen zu einem anderen, macht keinen Sinn. Bei dem einen kann ich auf den Hof gelangen, bei den anderen aber nicht. So einfach ist das nicht“, erklärt Alain Krecké.

Die Automobilbranche eigne sich zum Beispiel sehr gut für Gigaliner, denn da gelte es, regelmäßige Ladungen vom Zulieferer in die Montagewerke zu liefern.

## Keine Konkurrenz für die Eisenbahn

Dass dabei die Eisenbahn zu kurz kommen könnte, lässt Alain Krecké nicht gelten: „Ich sehe nicht ein, warum man beide gegeneinander ausspielen soll“, bevor er hinzufügt: „Wir sind nicht dabei, den normalen Lastwagen oder die Eisenbahn durch Gigaliner zu ersetzen. Es stellt eine der möglichen Lösungen dar, um die Anzahl der

Lastwagen zu reduzieren in einem Kontext, in dem die Energiekosten steigen“.

Entscheidend seien schlussendlich immer die Volumina. So bleibe es weiterhin, trotz Gigaliner, sinnvoller, eine große Menge an Gütern mit dem Zug zu transportieren. „Wenn das Äquivalent von 1000 Tonnen Containern nach Bettemburg muss, um dort logistisch behandelt zu werden, kommt dieses sicher nicht über die Straße“. Gigaliner stellen nur eine weitere Alternative für den Straßentransport dar.

Dennoch dürfe man sich auf keinen Fall in Luxemburg den Gigalinern verschließen: „Da die luxemburgische Industrie eher am Schrumpfen als am Wachsen ist, können wir nur auf den Transit aufbauen.“ Heute verlaufen mehrere Transitstrecken durch das Großherzogtum, sei es von Skandinavien über Deutschland nach Frankreich und Spanien oder von England über Luxemburg Richtung Schweiz und Italien. Oder auch von

England Richtung Österreich. Diese Strecken schneiden sich alle in Luxemburg.

„Deshalb muss Luxemburg konkurrenzfähig bleiben. Da wir auf andere Betreiber angewiesen sind, können wir die Tür nicht vor so einer Entwicklung verschließen. Sonst sperren wir uns von Anfang an vom Markt aus. Wenn zum Beispiel ein Industrieller, der Container in Europa verschifft, ein Verteilerzentrum in Luxemburg bauen will, und sieht, dass er in Arlon mit zwei Gigalinern fahren kann, in Steinfort aber drei Lastwagen braucht, hat er sich schnell entschieden. Es ist eine Frage von strategischer Positionierung“, so Alain Krecké. Wenn man sich auch nur von kleinen Teilen vom Markt wegschließen würde, würden andere Marktanteile automatisch mit wegfallen.

## „Von der Dimension her nichts Neues“

Was die Durchfahrt von Gigalinern auf luxemburgischen Autobahnen anbelangt, hat Alain Krecké wenig

Bedenken, solange die Gigaliner nicht von ihren Transitstrecken herunterfahren. „Was macht man heute, wenn zwei Lastwagen hintereinander fahren? Man überholt und fährt vorbei. Auf der Landstraße ist das eine andere Frage. Aber das ist ja auch nicht das Einsatzgebiet von Gigalinern.“

Gigaliner kämen sowieso für nur einen sehr kleinen Teil des Frachtvolumens in Frage: „Man muss auf einer Aire de Berchem nicht alle Parkplätze frisch einzeichnen, weil einmal am Tag ein Lastwagen kommt, der länger ist. Das Problem stellt sich jetzt schon mit Trägern von ArcelorMittal. Die Lastwagen mit 20-Meter-Trägern haben ja jetzt schon dieselbe Länge. Sie haben andere Auflagen, dürfen in Spitzenstunden zum Beispiel nicht auf die Autobahn. Aber bisher ist noch niemand vor Schreck von Esch nach Wasserbillig hinter dem Lastwagen geblieben, weil er dachte, er komme nicht vorbei. Von der Dimension her stellt dies also nichts Neues dar.“



Alain Krecké, Manager des „Cluster for Logistics Luxembourg“. (FOTO: M. WILWERT)