

Das logistische Herz Europas

Branche bleibt unter Druck, aber die Langzeitprognosen sind gut / Neue Studien sollen weitere Vorgehensweise erläutern

VON RONNY WOLFF

Luxemburg ist ein Knotenpunkt für viele verschiedene Transportkorridore, betonte gestern Cluster-Manager Alain Krecké beim Logistics Business Forum. Um aus dem geografischen Zentrum das logistische Herz von Europa zu schaffen, müssen aber noch die Synergien zwischen den verschiedenen Transportmöglichkeiten verstärkt werden. Die Branche kommt nicht ungeschoren durch die Wirtschaftskrise, aber der Sektor bleibt gut aufgestellt. Transportminister Claude Wiseler weiß um diese Schwierigkeiten, und für die Luftfrachtbranche hatte er gestern ein kleines Geschenk dabei: reduzierte Landegebühren für Tonnage und Routen (siehe untenstehenden Artikel).

Das neue Logistics Business Forum ist der Nachfolger des Logistics Management Forum, das seit 2008 in Luxemburg ausgetragen wird. Währenddem das ehemalige Konzept eher auf Präsentationen und Show setzte, vertraut die neue Konferenzreihe eher auf Informationen und Networking. Das Konzept geht auf: Gestern waren insgesamt 240 Gäste angemeldet. „Es ist wichtiger, sich auszutauschen, als einen Messestand zu haben. Das hilft auch, die Kosten zu reduzieren,“ betonte gestern Pierre Gramegna, Direktor der Handelskammer und Präsident des Cluster for Logistics.

Und auch bei solchen Events gilt es die Kosten im Zaum zu halten. Denn die Branche ist unter Druck. „Die Frachtpreise sinken, aber die Treibstoffpreise erreichen Rekordstände. Dies ist ein gefährlicher Zustand“, warnt Gramegna, vor allem im Zusammenhang mit der Stagnation in Europa. Auch die Volatilität bleibt in diesem Sektor ein Problem. Erhöhte Flexibilität wird für alle Unternehmen überlebenswichtig.

Einige Lichtblicke gibt es dennoch: Das Wachstum in den Brics-Staaten bleibt stark, und Luxemburg ist in diesen Märkten immer stärker vertreten. Auch die Langzeitprognosen sind nicht schlecht.

Wenn die Durststrecke überwunden ist, werden die überlebenden Unternehmen in den nächsten Jahren wieder von steigenden Frachtzahlen profitieren.

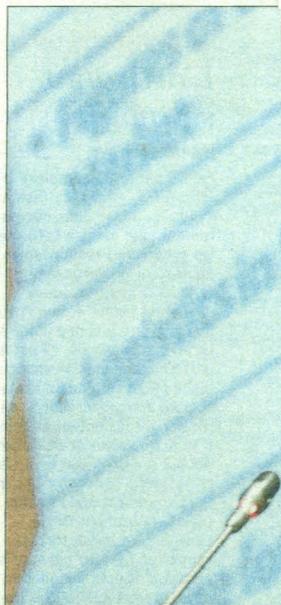
Der Luxemburger Logistiksektor ist trotz Krise in den letzten Jahren stark gewachsen. Die Branche beschäftigt inzwischen fünf Prozent des gesamten Arbeitsmarktes, betonte Alain Krecké, Senior Manager des Cluster for Logistics, der ebenfalls die Zusammenarbeit mit dem maritimen Cluster koordiniert. 2005 zählte die Branche 12 800 Mitarbeiter – fünf Jahre später waren es schon 16 200. Dabei sei die Krise schon mit einberechnet, betonte Krecké, der nicht mit dem ehemaligen Wirtschaftsminister verwandt ist.

Luxemburg ist geografisch gut positioniert. Das Land ist ein Transitweg zwischen Spanien und Skandinavien, Rotterdam und Italien oder Österreich und Großbritannien. „Und unsere Infrastrukturen sind hochmodern“, betont Krecké. In ein oder zwei Jahren soll der Eurohub Sud – das WSA-Gelände und der Multimodal-Bahnhof von Bettembourg – die Infrastruktur weiter verstärken. Mit den Standbeinen Findel, Merterter Hafen und dem Eurohub Sud wird ein kompletter Standort möglich. Denn es ist nur möglich, den Logistikhub Luxemburg als Ganzes zu vermarkten. Das Land habe demnach schon viel zu bieten, aber es ist noch nicht genug, sagte Krecké.

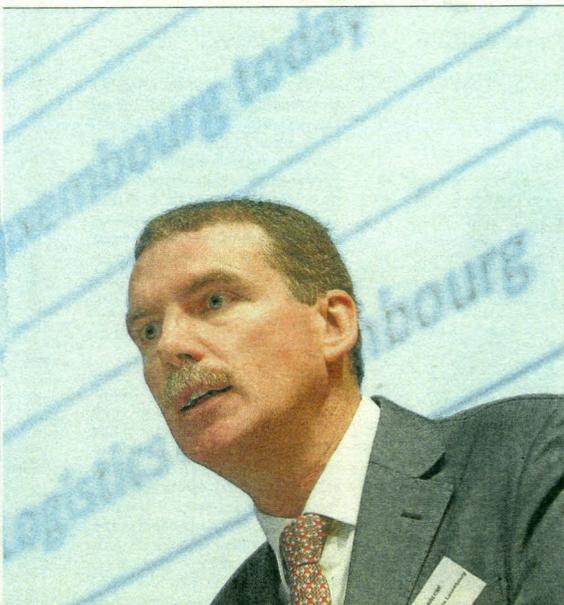
Freihandelszone soll Ende 2014 eröffnet werden

Zum Erfolg Luxemburgs als Plattform soll dann auch der Freihandelshafen beitragen. Diese Zone soll voraussichtlich im dritten Quartal 2014 auf dem Findel eröffnet werden, bestätigte gestern David Arendt von Natural Le Coultre, dem Betreiber des Areal. Auf 20 000 Quadratmeter befinden sich dann über vier Stockwerke Lagerhäuser, Handling-Infrastrukturen und Vorflurräume.

Kunstwerke und wertvolle Waren sollen hier gelagert, restauriert oder noch weiter veredelt werden.



„Luxemburg hat viel zu bieten, aber es ist besser zu planen, wurde eine Studie in Auftrag gegeben, die im Herbst fertig sein wird.“



„Luxemburg hat viel zu bieten, aber es ist noch nicht genug“, sagt Senior Cluster Manager Alain Krecké. Um die Zukunft in Auftrag gegeben, die im Herbst fertig sein wird. (FOTO: GUY JALLAY)

Das Vorbild ist die Freihandelszone von Genf. Logistikunternehmen können eine Lizenz als „opérateur agréé“ bei der Luxemburger Zollbehörde erhalten. Diese Unternehmen müssen einen strengen Regelkatalog befolgen. Die Befürchtung, dass die Zone für illegale Güter genutzt wird, weist Arendt als unbegründet zurück. „Die Zollbehörde weiß welche Waren in der Zone sind, und wo sie sich befinden. Die Liste wird aber nicht öffentlich sein“, betont Arendt. Die Endkunden werden dann Sammler, Museen oder auch Family offices und Banken sein.

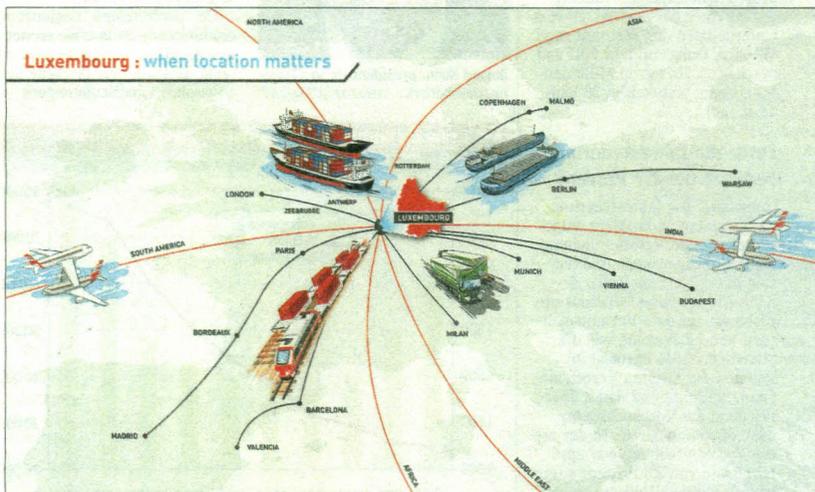
Um die weitere Vorgehensweise bis 2020 zu planen, haben der logistische und maritime Cluster eine Studie in Auftrag gegeben. Im Herbst sollen die Studie zusammen mit Vorschlägen an die Regierung

gehen. Es gebe z.B. im Ausbildungsbereich noch einige Lücken. Für das Middlemanagement gibt es noch nicht genug Kurse, so Krecké. Die Cluster besprechen mit den zuständigen Ministerien die Möglichkeiten für ein BTS sowie eine Ausbildung für den „Technicien“-Grad. Auch die Bereiche Green Logistics und „time sensitive goods“ werden immer wichtiger.

Im Rahmen der Konferenzreihe wurde auch ein europäisches Projekt vorgestellt, in dem Luxemburg seinen Platz findet. Die Korridore sollen europaweit verstärkt werden. Ein Vertreter der europäischen Kommission, Helmut Morsi, hat die Transzeuropäer Networks Regelung (TEN-T) präsentiert. „Transport ist der Lebenssaft der Wirtschaft“, betont Morsi. Aber es gibt einen Haken. Die Fracht soll bis 2050 um 80

Prozent wachsen, und der Personentransport wird um 50 Prozent steigen. Dagegen sollen die CO₂ Emissionen um 60 Prozent sinken. Um dieses ehrgeizige Projekt durchzuführen, brauche es effizientere Transportsysteme.

Die aktuellen 30 prioritären Patchwork-Projekte sollen durch ein einheitliches „Netzwerkprojekt“ ersetzt werden. Dabei sollen zehn Hauptkorridore stärker vernetzt werden. „Die Korridore müssen aber miteinander verbunden sein, sonst funktionieren sie nicht“, erklärt Morsi. Vor allem Fluss- und Schienenverkehr werden ausgebaut. Dies ist natürlich auch mit europäischen Subventionen verbunden. Bis zu 32 Milliarden sollen bis 2020 investiert werden. Weitere 18 Milliarden sollen von den Mitgliedstaaten direkt beigesteuert werden.



Luxemburg ist ein Knotenpunkt für den Transit zwischen Spanien und Skandinavien, Rotterdam und Italien oder Österreich und Großbritannien. (QUELLE: CLUSTER FOR LOGISTICS / CLUSTER MARITIME)

Wiseler hilft Cargo-Airlines

Retroaktive Incentives für Tonnage und neue Routen

Die Luftfrachtbranche ist unter Druck, und um dem Sektor unter die Arme zu greifen, und den Standort Luxemburg weiter zu fördern, wird Transport- und Infrastrukturminister Claude Wiseler zwei neue Hilfen anbieten. Bei den sogenannten Incentives gibt es zwei Ideen, betonte der Minister im Rahmen des Logistics-Business-Forums gegenüber dem „Luxemburger Wort“: Es wird auf der einen Seite Preisreduktionen pro transportierter Tonne geben, und auf der anderen Seite werden neue Routen gefördert.

Bei der Tonnage – im Jargon „Volume discount“ – können die Landegebühren um bis zu 15 Prozent reduziert werden. Neue Routen oder Frequenzen im Cargobereich werden besonders stark mit niedrigeren Landegebühren belohnt. Im ersten Jahr einer neuen Route sollen die Landegebühren

auf dem Findel um 60 Prozent, im zweiten Jahr um 40 Prozent reduziert werden. Dabei wird es aber ausschlaggebend sein, dass die neue Route diese Zeit auch die gesamte Zeit geflogen wird. Sonst sind die Hilfen hinfällig. Dafür müssen Airlines eine Anfrage beim Transportministerium stellen, und sich für zwei Jahre engagieren. Das Besondere an diesen Maßnahmen: Sie werden retroaktiv angewandt. Beim „volume discount“ werden alle Airlines nachträglich vom 1. Januar 2011 die Hilfe erhalten, dementsprechend wird ein Teil der bezahlten Gebühren zurückerstattet. Für neue Routen gilt der 1. Oktober als Maßstab, also der Monat, an dem der Winterfahrplan für die Airlines beginnt. Die Landegebühren sind abhängig vom Gewicht der Flugzeuge. Die Regelung muss aber noch den Instanzenweg gehen. (rw)