



Ein Blick über das Gelände von CFL Multimodal, wie es heute aussieht



Fraenz Benoy, Geschäftsführer von CFL Multimodal

Logistik für Luxemburg - CFL Multimodal baut aus

„Wir wollen im Mittelpunkt stehen“

Christian Muller (Text),
Fabrizio Pizzolante (Fotos)

Ein Zug-Terminal gibt es bereits seit den 70er Jahren in Bettendorf. Der richtige Boom der Logistik-Tätigkeit begann jedoch erst nach 1997. Damals wurde die CFL-Tochter Multimodal gegründet. Für die nächsten Jahre hat die Gesellschaft riesige Investitionen geplant.

Das Geschäftsmodell von CFL Multimodal ist eigentlich ganz einfach. Wie der Name „Multimodal“ sagt, setzt das Unternehmen auf das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Transport-Modi: Schiene, Lastwagen und Schiff.

Die Firma aus Bettendorf sucht nach Containern, die aus Übersee in den großen Häfen Europas ankommen und die vom Schiff gleich auf den Zug geladen und nach Luxemburg verschickt werden können.

Erst dort sollen die Container dann geöffnet und auseinander genommen werden. Typischerweise soll ein Teil der Waren an die Verbraucher in Luxemburg und der Großregion geliefert werden – ein anderer Teil könne neu verpackt und per Zug weiter in den Süden geschickt werden.

Bettendorf soll zu einer internationalen Drehscheibe für die Verteilung von Waren werden.

Der Aufbau eines Netzes

„Der einfache Massentransport ist nicht unser Geschäft“, so Fraenz Benoy, Geschäftsführer von CFL Multimodal, in einem Gespräch mit dem Tageblatt. Vor allem auf langen Strecken mit Lastwagen „hat man heute mit Personal aus Luxemburg, oder sogar aus der Großregion, keine Chance mehr“. Verglichen mit anderen

Regionen Europas sind die Gehälter hierzulande deutlich höher. Um im internationalen Wettbewerb dennoch mithalten zu können, „setzen wir auf Multimodal.“ Das bedeutet: Die lange Strecke wird mit der Eisenbahn gefahren und nur die regionale Verteilung findet per Lastwagen statt.

Dieses Geschäftsmodell funktioniert bereits seit mehreren Jahren – allerdings hauptsächlich über den Hafen von Antwerpen, wo CFL Multimodal eine eigene Niederlassung hat. „Pro Hafen muss genügend Masse an Waren zusammenkommen, damit es sich lohnt, einen Zug fahren zu lassen“, erklärt der Geschäftsführer.

„Sonst verlieren wir Geld. Unser Ziel ist es, von Bettendorf aus ein Netz hin zu den Häfen und den wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa aufzubauen“, so Fraenz Benoy weiter. Geografisch liegt Luxemburg in der Mitte Europas. Und das wolle man nutzen, „wir wollen im Mittelpunkt stehen“, so Benoy.

Rund um die Container, die nach Luxemburg gebracht werden, sollen dann Dienstleistungen angeboten werden. „Unser Ziel ist es, hier im Lande neue Jobs zu schaffen“, so Benoy.

Zu diesen Leistungen zählt etwa die Reparatur von Containern.

Ein weiteres Geschäft ist der Betrieb eines „Hot-Lagerhauses“ für die Reifenindustrie. „Wir machen Kautschuk heiß und

liefern ihn an verschiedene Werke von Goodyear in Luxemburg, Deutschland und Frankreich“, so Fraenz Benoy. Goodyear braucht sich somit weder um das Aufwärmen noch um die Lagerung des Kautschuks zu kümmern. Der heiße Kautschuk kommt vom Zug gleich in die Produktion. Und das Geschäft scheint sich für beide Seiten zu lohnen: Die von Multimodal belieferten Werke liegen bis zu 700 Kilometer von Bettendorf entfernt.

CFL Multimodal hat im Jahr 1997 seine Tätigkeit aufgenommen. „Damals haben wir mit neun Mitarbeitern 6.000 Container im Jahr abgefertigt – letztes Jahr waren es 75.000 Container und fast 150 Mitarbeiter“, so Fraenz Benoy. Der Jahresumsatz hat sich ähnlich entwickelt: von 400.000 Euro auf heute 25 Millionen Euro.

„Der einfache Massentransport ist nicht unser Geschäft“

Fraenz Benoy

Große Investitionen sind geplant

Für die Zukunft sind große Investitionen geplant. Eines von mehreren Projekten ist der Bau eines neuen viergleisigen Container-Terminals. Diese sollen eine Länge von 700 Metern und eine Kapazität von 300.000 Containern im Jahr haben. Bis 2015 soll das neue Terminal fertig sein.

Zum Vergleich: Derzeit gibt es auf dem Gelände nur zwei Gleise, die jeweils nur auf einer Länge von 230 Metern von einem Kran erreicht werden können. Etwa 80.000 Container werden derzeit pro Jahr auf dem Gelände umgesetzt.

Und auch wenn der geplante Ausbau riesig aussehe, so sei er dennoch absolut notwendig. „Derzeit haben wir eine Auslastung von 80 Prozent bei den Containern“, gibt Fraenz Benoy zu bedenken. „Es wird schwierig, bis 2015 durchzuhalten. Die Kunden wollen mehr Volumen.“

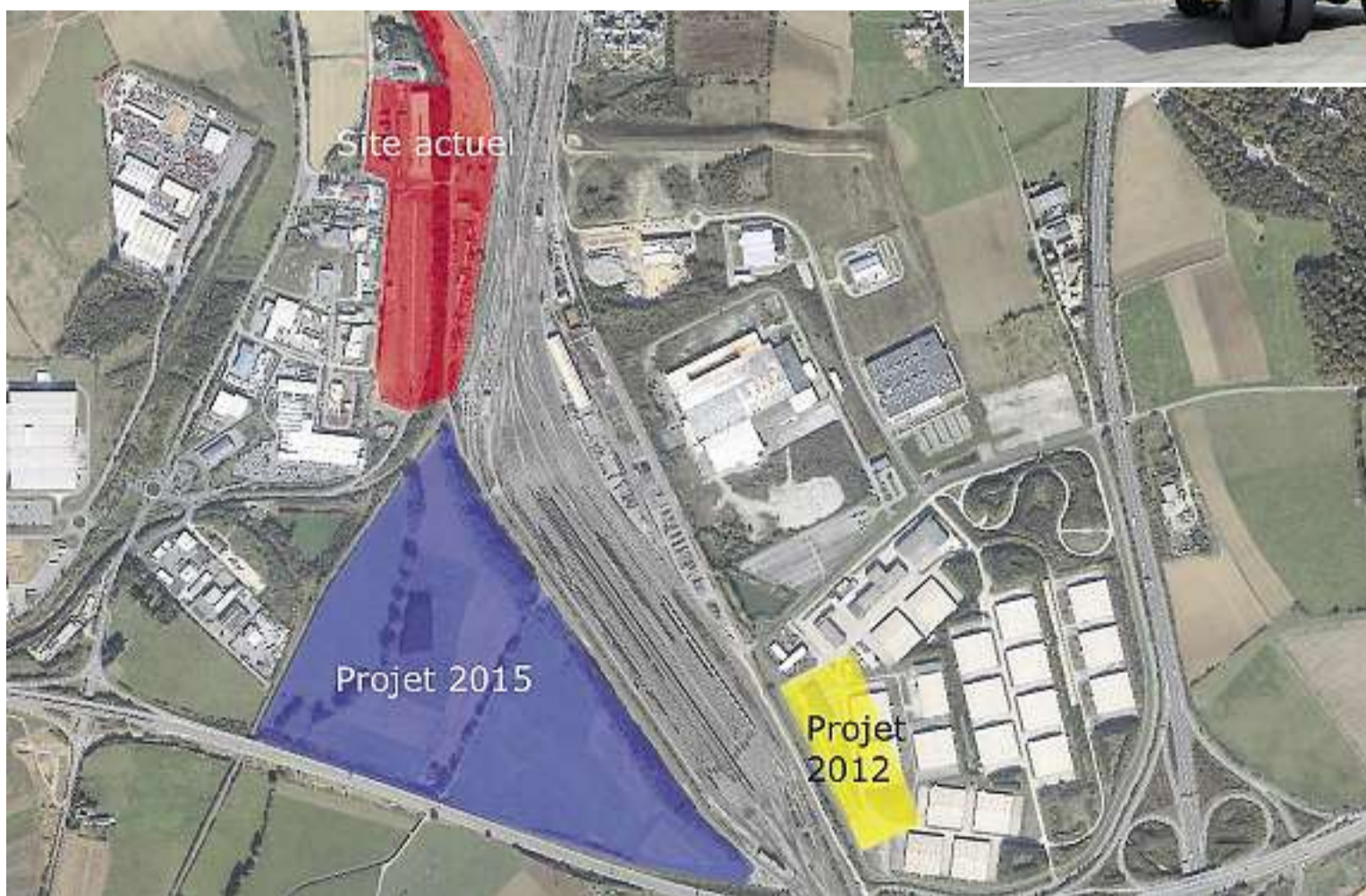
Im Jahr 2011 rechnet die Gesellschaft mit 85.000 Containern, die durch Bettendorf rollen. Der Umsatz soll um 15 Prozent zulegen, so die Schätzung.

Von der Autobahn auf die Schiene

Daneben, auf dem ehemaligen Gelände der WSA, plant CFL Multimodal den Bau einer – für Luxemburger Verhältnisse – riesigen Logistikhalle. Auf 70.000 m² sollen in einigen Jahren alle denkbaren Logistik-Dienstleistungen angeboten werden.

Die neue Halle wird absolut „multifunktional“, sagt Benoy. Einerseits wird es Kühlräume geben – andererseits soll dort auch das Kautschuk für Goodyear geheizt werden. Daneben soll es genügend Platz geben, um Transportsendungen neu zu Verpacken, neu zu sortieren und danach zu vertreiben.

Derzeit verfügt CFL Multimodal über Lagerräume von etwa 25.000 m². Mit dem Kauf von Lentz waren noch mal 6.700 m²



Die Fläche in Rot ist das jetzige Gelände von CFL Multimodal. Der geplante Ausbau soll in den blau und gelb eingefärbten Zonen stattfinden. Im gelben Bereich soll die große Logistikhalle entstehen. Parallel zur Autobahn könnte eine neue Straße den gelben und den blauen Sektor miteinander verbinden. Was mit dem „roten Bereich“ passieren wird, ist noch nicht entschieden.



Foto-Simulation: CFL Multimodal

So soll es in einigen Jahren neben der Autobahn bei Bettemburg aussehen: Links kann man einige Verwaltungsgebäude erkennen; in der Mitte das neue viergleisige Container-Terminal – und ganz rechts den neuen Ankunftsbereich für die „Autobahn auf der Schiene“.

hinzugekommen. „Die Lager sind jedoch über das ganze Land verstreut“, so Benoy.

Bis zu 250 Mitarbeiter sollen in Zukunft dort arbeiten – darunter sind jedoch auch die, die heute in den verschiedenen gemieteten Lagern arbeiten. Ende des Jahres 2013 soll der erste Teil der Halle fertiggestellt sein. Ein Jahr später soll sie dann ganz stehen.

Eine neue Straße, die über die Rangiergleise von CFL Cargo führt, soll in einigen Jahren dann auch beide Teile von CFL Multimodal (das Terminal und den Euro-Hub Süd) miteinander verbinden. Die Autobahnauffahrten sollen so von den Lastwagen entlastet werden.

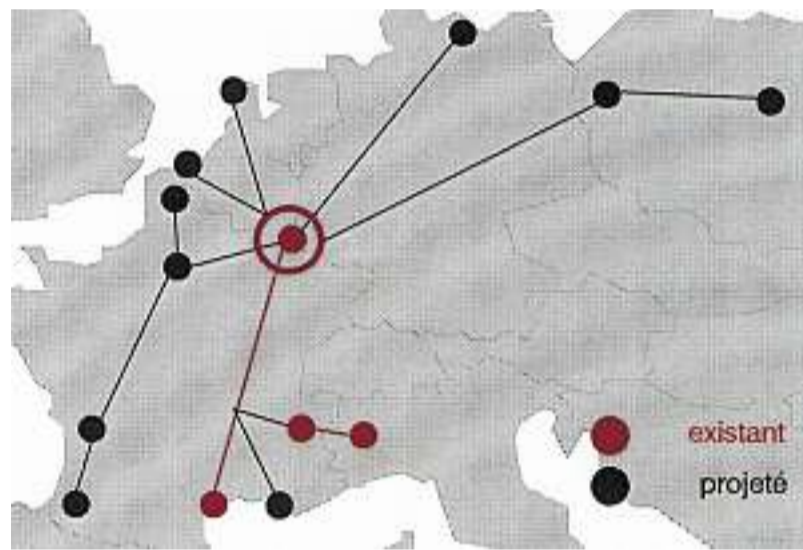
Um die ganzen Investitionen zu stemmen, hat CFL Multimodal letztes Jahr eine Kapitalerhöhung von 20 Millionen Euro vollzogen. „Das wird aber niemals ausreichen“, meint Benoy. Allein die Halle werde wohl über 50 Millionen kosten.

Und damit noch nicht genug: Auch der Ankunftsbereich der „Autobahn auf der Schiene“ (autoroute ferroviaire), die Lastwagenanhänger von Perpignan im südlichen Frankreich nach Bettemburg und zurück verfrachtet, wird ausgebaut. Zwei ganz neue Gleise sind geplant. „Derzeit haben wir nur eine halbe Länge zur Verfügung“, so Fraenz Benoy. „Um den Zug zu beladen, muss er jedes Mal in zwei geteilt werden.“

Zudem soll die Anzahl der „Autobahnen auf der Schiene“ in Europa deutlich ausgebaut werden. Ziel ist es, die Straßen zu entlasten und weniger Abgase zu produzieren. An diesen Projekten will die CFL sich – wenn möglich – beteiligen.

Frankreich beispielsweise hat das Projekt „Axe Ouest Atlantique“ ausgeschrieben – und Lorry Rail hat sich beworben. Lorry Rail ist das Gemeinschaftsunternehmen der CFL und der französischen SNCF, das die „autoroute ferroviaire“ Bettemburg-Perpignan betreibt.

zentrieren“, so Benoy. Damit könnten einerseits der Luxemburger Wirtschaft bessere Verkehrsanschlüsse geboten werden, andererseits können auch neue Dienstleistungen ins Land gezogen werden.

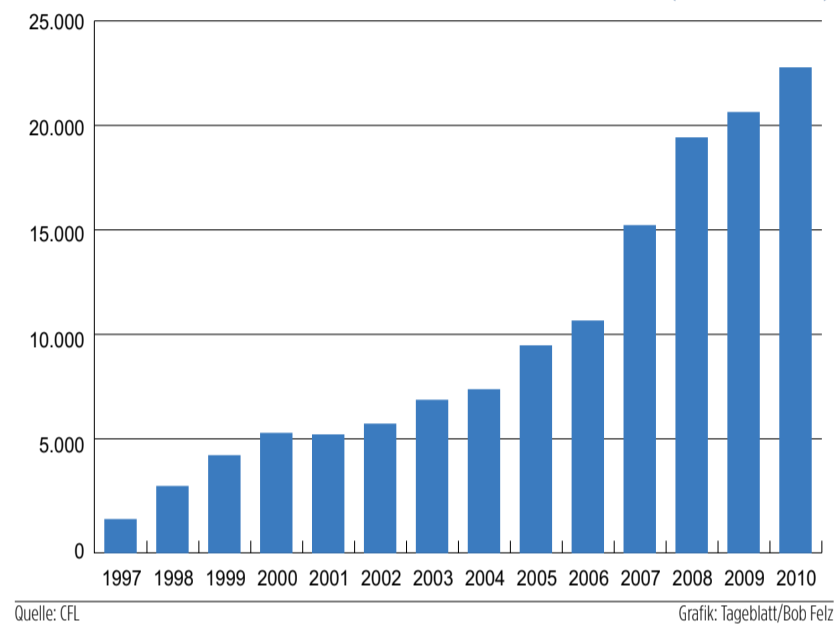


Quelle: CFL Multimodal

Die Anzahl der „autoroutes ferroviaires“ wird in Zukunft deutlich wachsen

CFL Multimodal: Umsatz

(in 1.000 Euro)



Quelle: CFL

Grafik: Tageblatt/Bob Felz

Die Strategie hinter der Übernahme von Lenz Logistics

„Wir haben zwar Arbeitsplätze gerettet“, so Fraenz Benoy über den Kauf von Lenz Logistics und Lenz Express. „Aber wir haben es eigentlich aus strategischen Gründen gemacht.“

Wachsen mit Zukäufen ist keine neue Taktik für das Unternehmen: Bereits 2002 hatte es die Firma VEG gekauft, um sich eine Präsenz im Hafen von Antwerpen zu sichern. Ein paar Jahre später, 2005, kaufte man Fachwissen aus dem Bereich Logistik, indem man HPLC übernahm.

Lenz Logistics, früher bekannt unter dem Namen Charles Lenz, habe die Geschäftsfelder, die multimodal noch fehlten, so der Geschäftsführer. Dazu zählt der Vertrieb von Waren inner-

halb der Großregion, die Lager-Aktivitäten sowie ein eigenes Zollbüro, um die Verzollung der Waren vorzubereiten. Vor allem Letzteres solle in Zukunft noch weiter ausgebaut werden.

„Zu klein, um alleine weiter zu bestehen“

Lenz Express war der exklusive Vertreter für Paket-Verteilungen und Versendungen von UPS in Luxemburg. Etwa 40 Mitarbeiter waren in der Firma tätig.

Zudem zählen die etwa 35 UPS-Laster in Luxemburg zur Firma.

Lenz Logistics beinhaltet die nationale und internationale Verteilung von Waren per Lastwagen.

Man zählte etwa 115 Mitarbeiter und 50 Laster.

Seit einigen Jahren war auch „Bollig Camions Echnernach“ in Lenz

Logistics integriert.

Der Kauf wurde am ersten August vollzogen. Besitzer war die Familie Lenz. Den Kaufpreis wollten die Unternehmen nicht mitteilen.

Mit den Aktivitäten von Lenz Logistics und Lenz Express hat CFL Multimodal eine neue Tochtergesellschaft, Lenz Multimodal, gegründet.

Seit Anfang des Jahres habe man bereits an der Entwicklung einer Partnerschaft gearbeitet, so Multimodal.

Hintergrund des Verkaufs war, dass „das Unternehmen zu klein war, um alleine weiter zu bestehen“, so Fraenz Benoy.

Die ausländische Konkurrenz sei zu stark. Zudem seien große Investitionen nötig gewesen. „Da sich Lenz und Multimodal aber ergänzen, wird es in Zukunft funktionieren“, ist der Geschäftsführer von Multimodal überzeugt.

Vorerst sollen die Mitarbeiter und die Laster auf dem Gelände von Lenz in Gasperich bleiben. In drei bis vier Jahren, wenn die im Artikel beschriebenen Zukunftspläne von Multimodal umgesetzt sind, sollen sie dann auf den Euro-Hub Süd bei Bettemburg umziehen.

cm



Die Eröffnung neuer Möglichkeiten

Auch eine der letzten Verbindungen, die CFL Multimodal aufgebaut hat, eine intermodale Güterzugverbindung zwischen Bettemburg und dem Skandinavien-Kai im norddeutschen Travemünde, könnte in Zukunft zu einer „autoroute ferroviaire“ ausgebaut werden. „Natürlich nur wenn alles gut läuft“, schränkt Fraenz Benoy ein. Dann könnten Waren per Zug vom Hafen in Lübeck bis nach Bettemburg transportiert werden, und dann entweder in der Großregion verteilt oder bis nach Perpignan weitertransportiert werden.“

Jedoch bereits alleine die Eröffnung der Güterzugstrecke eröffnet neue Möglichkeiten. Waren können von Bettemburg aus über Lübeck nach Finnland, Norwegen, Schweden, Polen, Lettland und Russland befördert werden – oder auch umgekehrt: von Skandinavien über Bettemburg nach Südeuropa.

„Das Wichtigste für uns ist, alle diese Dienstleistungen auf Luxemburg zu kon-

