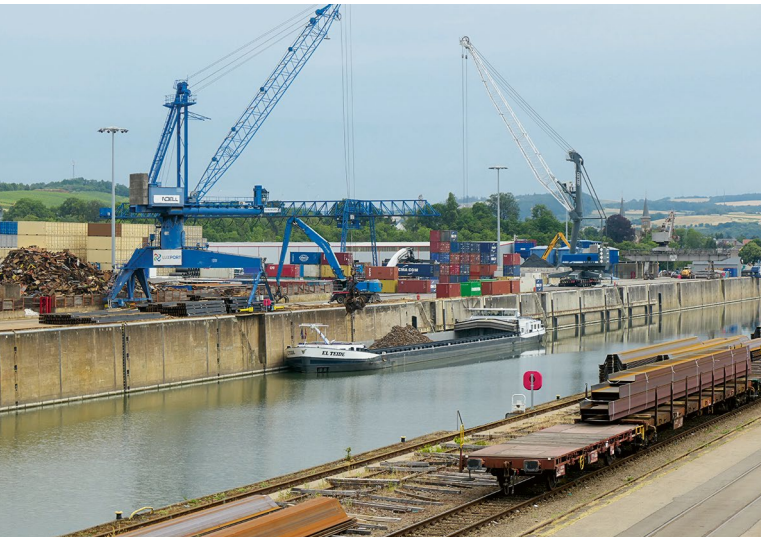


Diversifizierung & Befrachtung

Zum Jahresanfang erwarb die Nationale Luxemburgische Eisenbahngesellschaft Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) Anteile an der Luxport-Gruppe. Damit will die CFL-Gruppe ihren Cargo-Bereich diversifizieren. Hafenchef Jürgen Helten sieht hier gute Potenziale.



Stahlprodukte, Schrott und Container sind im Hafen Mertert stets sichtbar. Viele Schüttgüter verweilen hier dagegen nicht lange.

Als Hintergrund für den Einstieg der CFL bei Luxport ist anzunehmen, dass man die Kundenportfolios miteinander abgleicht, und da konsolidiert, wo man in der Vergangenheit im starken Wettbewerb war. Nun arbeite man gemeinsam mit der CFL an neuen Lösungen, für Kunden von beiden Parteien, aber auch für Neukunden, die man mit der Kombination CFL und Luxport gewinnen kann, sagt der Geschäftsführer der Luxport-Gruppe Jürgen Helten. Also die Nutzung des Verkehrsträgers Binnenschiff und des trimodalen Umschlagplatzes Luxport, verbunden mit einem Bahn-Nachlauf mittels CFL, respektive des Transports per Lkw mit der Luxport Tochter Lorang. Für den Hafen in Mertert ist das gut, findet Jürgen Helten, denn CFL hat mit seinem Einstieg nun auch ein Interesse den Hafen und seine Aktivitäten zu unterstützen und zu fördern.

Aufstellung und Management

Der Ausbau der Metall-Anarbeitungen im Hafen hat sich als guter Schritt erwiesen. Dennoch ist die hohe Fokussierung auf Stahllogistik Fluch und Segen für den Luxport. Zum einen bedeutet es eine sichere kontinuierliche Auslastung, es sei denn die Produktion stockt aus irgendeinem Grund, dann trifft es den Hafen hart. Dazu kommt, dass der hohe Flächenverbrauch durch das Stahl-Handling verhältnismäßig wenig weitere Entwicklungen ermöglicht. Die Diversifizierungsstrategie, die vor drei Jahren eingeleitet wurde, als Jürgen Helten in Mertert den Chefposten im Hafen übernahm, hat sich genau mit dieser Situation erfolgreich auseinandergesetzt. Das ist nicht auf den ersten Blick sichtbar sein, weil

Strategie unter anderem beinhaltet, dass viele Mengen, die inzwischen in den Hafen kommen, gleich weitergeleitet werden. So wie beim Hüttensand für den Zementproduzenten Cimalux, der im Hafen gar nicht groß sichtbar wird. Der Luxport muss dank eines optimierten Flächenmanagements nicht mehr seine Gesamtfläche exklusiv für Arcelor Mittal freihalten. Natürlich stehen dem Stahlproduzenten die benötigten Flächen nach wie vor zur Verfügung. Es gibt aber inzwischen auch Raum für andere, meist schnell drehende Güter. „Die Diversifizierung dient neben der besseren Versorgungsfunktion des Hafens auch der Stabilisierung des Luxport“, weiß Jürgen Helten, „eine allzu einseitige Ausrichtung auf Stahlprodukte lässt zu viele Potenziale des Hafens ungenutzt.“ Der Hafen verfügt über ausreichend Boxen und Umschlagsgerät, um beispielsweise Schüttgüter in großen Mengen zu handeln.

Containerverkehr signifikant und stabil

Der wachsende Containerverkehr ist ebenfalls Teil der erfolgreichen Diversifizierung, die Jürgen Helten im Luxport eingeleitet hat, und er hat inzwischen eine signifikante Position beim Güterumschlag im Hafen Mertert. Auch wenn der Wachstums-Boom der Container-Sparte vorerst vorbei zu sein scheint. Vier 110 Meter Schiffe sind in der Containerfahrt auf der Mosel unterwegs, zwischen den Westhäfen und Mertert, bei Bedarf weiter nach Metz. Die Schiffe laufen dabei auch die Häfen Bonn und Trier an. Die Zusammenarbeit mit Am Zehnhoff Söns (AZS) hat sich verfestigt, Luxport ist in dieser Konstellation der Mosel-Binnenschiffahrtstreibende und AZS sorgt für stabile Zugverbindungen. „Wir haben uns auf einem recht hohen Niveau stabilisiert, auch dank der guten Zusammenarbeit mit AZS“, berichtet Jürgen Helten, „in 2022 hatten wir in Mertert allerdings ein Minus von 15 Prozent im gesamten Umschlagsvolumen, das hat auch das Containerwachstum gebremst. Man muss aber dazu sagen, dass wir 2021 ein außergewöhnlich hohes Umschlagsvolumen verzeichnen konnten.“ In diesem Jahr scheinen die Umschlagsmen-

Luxport-Anteile

Die Unternehmungen Manuport und Portlux sind die zwei Anteilseigner der Luxport SA. Nun hat der Anteilseigner Löwen-guth 98 Prozent seiner Anteile an Manuport an CFL verkauft und auch weitere weitere Anteilseigner haben ihre Anteile an die CFL abgegeben. Somit hält die CFL nun etwas mehr als 48 Prozent am Luxport. In der zweiten Unternehmung, Portlux, hält die Rhenus 49 Prozent, das macht fast 25 Prozent der Anteile am Luxport aus. Den Rest halten die luxemburgischen Industrie-Familien Lorang, Kieffer und Ackermann.

hey

Martin Heying



gen denen des Vorjahres zu entsprechen, „wir könnten aber mehr“, betont Jürgen Helten“, beim Metall mag die Moselsperrung eine Rolle gespielt haben, aber beispielsweise waren die ebenfalls rückläufigen Düngemittel-Mengen nicht von der Sperrung betroffen. Hier stellen wir eine Veränderung im Markt fest“, erläutert er. Im Falle der Düngemittel machen sich geänderte Verordnungen bemerkbar, in anderen Bereichen spielt die globale wie die regionale Konjunktur eine Rolle.

Bauindustrie in der Krise?

Im Zusammenhang mit der zurückgegangenen Produktion von Stahlprodukten für den Bau-Sektor konstatiert Jürgen Helten: „Die Bauindustrie insgesamt, nicht nur in Luxemburg, scheint derzeit ein Problem zu haben. Hier in Luxemburg wissen wir, dass die Branche mit einer Flaute kämpft, in Deutschland und den Niederlanden merken wir es an dem reduzierten Warenausgang seitens der Stahlproduzenten.“ Gestiegene Kosten und ein kreditfeindliches Umfeld sorgen nach Ansicht von Jürgen Helten mit dafür, dass Bauprojekte vor allem im Privatbau-Bereich allerorten zurückgefahren werden. In Luxemburg kommen zu den gestiegenen Materialkosten auch überdurchschnittliche Lohnkosten, die ein Bauprojekt noch zusätzlich verteuern. „Wir versuchen durch ein flexibles Kostenmanagement die Preise im Hafen für unsere Kunden stabil zu halten. Natürlich wirtschaften wir nicht ins Minus und können nicht alles kompensieren, aber es ist uns wichtig, dass wir, soweit es in unserer Macht steht, für eine stabile Gesamtlage sorgen“, führt Jürgen Helten aus. Das Schiffsraum-Management ist auf der Mosel ohnehin komplex: War der Schiffsverkehr ehemals eher importlastig, so hat sich das entgegengesetzt verändert. Für die starke Exportauslastung ist es nun wichtig, die Importgüter weiter zu halten und zu fördern. Allein der Wegfall der Kohle in Deutschland und Frankreich verschiebt das Problem weiter in Richtung Import-Mangel. Dieses Problem beschäftigt verstärkt auch den lothringischen Hafen Metz, mit dem der Luxport kooperiert, der mit seinen hohen Getreide-Export-Mengen auf Schiffsraum angewiesen ist und teilweise Leerfahrten aus Dil-



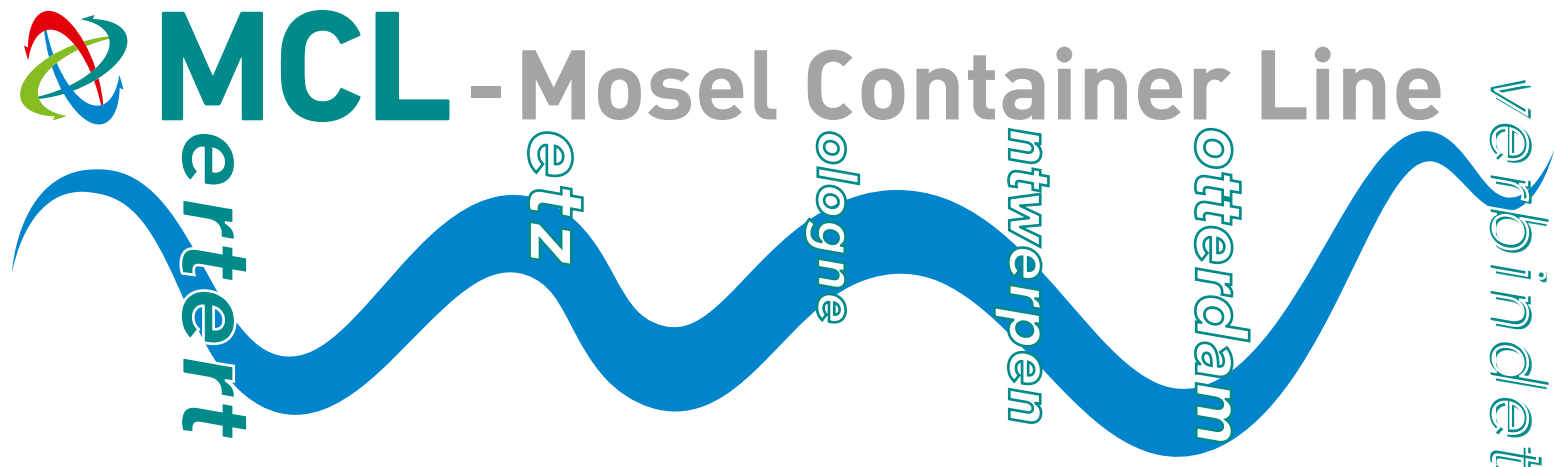
Martin Heying

Hafenchef Jürgen Helten setzt die Diversifizierungsstrategie für den Luxport konsequent und erfolgreich um.

lingen oder vom Rhein kompensieren muss. „Unsere Herausforderungen in Mertert sind etwas anders gelagert, aber auch uns trifft der Verlust an verfügbarem Schiffsraum durch die weggefallene Importkohle nach Lothringen. Daher müssen wir mit unseren eigenen Schiffen und auch den Schiffen unserer Partner Rundläufe etablieren. Also zum Beispiel Sand oder Schrott nach Mertert holen, um Stahl wieder aus Mertert herauszubringen“, verdeutlicht Jürgen Helten. Zum Teil gehen die Ladungen zu Berg auch an Mertert vorbei, stehen den Luxemburgern aber dann bei der Talfahrt als Laderaum zur Verfügung. „Die massiven Verwerfungen durch den Laderaumverlust in 2022, wo Schiffe entweder nach Südosteuropa verkauft wurden oder im Kohletransport auf dem Rhein unterwegs waren, auch unter Missachtung bereits geschlossener Verträge, hat uns als Hafen dazu gezwungen, selbst in der Binnenschifffahrt-Befrachtung aktiv zu werden“, erklärt Jürgen Helten.

Martin Heying

Anzeige



www.luxport.lu