

Spinne im Verkehrsnetz

Bedeutung der Drehscheibe Luxemburg steigt – Staatsbahn CFL fertigt 2017 insgesamt 225.000 Einheiten ab



Das intermodale Terminal der Luxemburger Staatsbahn CFL besetzt einen günstigen Platz auf dem Güterverkehrskorridor 2 North Sea-Mediterranean. Und die Nähe zur Autobahn, zum Cargo-Flughafen und dem Hafen an der Mosel tun ein Übriges. Rund 220 Millionen Euro hat der Staat dort investiert. Das Terminal liegt im Logistik Park Eurohub Süd in Bettemburg, zu dem neben einem internationalen Rangierbahnhof, Logistikdienstleistern, Zollamt und -lager auch Werkstätten für kleinere Wagon- und Aufliegerreparaturen gehören. Ein gesicherter Lkw-Parkplatz soll ab 2018 Platz für 400 Sattel-

zugmaschinen und Auflieger bieten. Der erste Teil des 33 Hektar großen Terminals ist seit März in Betrieb, der zweite seit Juni – 24 Stunden an sieben Tagen in der Woche. Eric Lambert, Direktor von CFL-Multimodal, geht davon aus, dass hier dieses Jahr insgesamt 225.000 Container und Lkw abgefertigt werden.

Die maximale Kapazität soll bei 600.000 Einheiten liegen. Die Anlage verfügt über sechs 700 Meter lange Gleise, davon vier für Container und kranbare Sattelaufleger sowie zwei Plattformen für nicht kranbare Sattelaufleger, von den Luxemburgern „Autobahn auf Schienen“ genannt. Die Terminalbetreiber setzen auf die

horizontale Verladetechnik des französischen Unternehmens Lohr Railway, bei der abgesenkte Eisenbahnwagen bis zu 30 Grad ausschwenken und zwei Auflieger transportieren können. Zwar war der Bau des Terminals durch die aufwendige Technik wesentlich teurer, aber CFL hat sich damit den französischen Markt erschlossen.

In Frankreich können mit normal hohen Wagen keine vier Meter hohen Auflieger transportiert werden, da man eher die Züge den Strecken anpasst als umgekehrt. „Wir sind das einzige Terminal in Europa, das beide Möglichkeiten anbietet“, sagt Lambert. Die Frage, welche die richtige sei, stelle

sich dabei nicht. Die Wagen sind zwar merklich teurer und auch deutlich schwerer und länger als herkömmliche Pendants. „Aber 40 Sattelschlepper lassen sich innerhalb von eineinhalb Stunden be- und entladen“, erklärt der CFL-Mann. Das ermögliche eine höhere Zugfrequenz, realistisch seien täglich bis zu zwölf Kombi- und 16 Modalohr-Züge.

Die Durchlaufzeiten können sich – bei deren Einhaltung – sehen lassen: Bettemburg–Antwerpen wird zum Beispiel mit acht Stunden angegeben, bis nach Lyon dauert es eine Stunde länger, in 13 Stunden legen die Züge die 1.045 Kilometer nach Le Boulou in Südfrankreich zurück.

Das Thema Sicherheit ist in Bettemburg sehr präsent. Lkw und Züge, die die Gates passieren, werden fotografiert. Direkt neben dem Terminal soll ein gesicherter Lkw-Parkplatz entstehen. Die Fahrzeuge können dort für 24 Stunden sowie am Wochenende und an Feiertagen kostenlos stehen. Neben Sanitäreinrichtungen, einer Gaststätte, einer Multicard-Tankstelle und einer Waschanlage ist auch ein Extraservice für die Fahrer vorgesehen. „In Zusammenarbeit mit der örtlichen Caritas wollen wir ihnen billig gute und gesunde Mahlzeiten anbieten“, kündigt Lambert an.

Text und Foto: Regina Weinrich

„Intelligent angepackt:
Cool bleiben auf dem Datenhighway.“

Jan Hermeling, KRONE Telematics / KRONE Fair Care

Unser Cool Liner und KRONE Telematics sind ein perfektes Team, das Ihnen viele Transportsorgen abnimmt. Das intelligente Zusammenspiel von Trailer und KRONE Telematics ermöglicht Ihnen jederzeit ganz bequem online Position und Temperatur Ihrer Transporte zu erfassen und sogar direkt auf Ihre Kühlmaschine zuzugreifen, um Änderungen vorzunehmen. So können Sie stets dokumentieren, dass anspruchsvolle Güter bei Ihnen in besten Händen sind. Alles zusammen spart Ihnen Zeit und Geld. Und lässt Sie auch in heißen Phasen immer kühlen Kopf bewahren.



Cooler Code
für Infos.

KRONE
Wir transportieren Zukunft