

Logistik mit neuem Schub

Autor(en): Pieter Poldervaart

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2013

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/1f3cea8e-a3e8-4395-bcac-92b81144718f>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

LOGISTIK MIT NEUEM SCHUB

Drei Milliarden Franken Wertschöpfung pro Jahr generiert die Logistik in der Nordwestschweiz. Doch bisher fristete die Branche in der öffentlichen Wahrnehmung ein Mauerblümchendasein. Im Rahmen der Plattform «Logistikcluster Region Basel» will man sich nun ein Gesicht geben. Gleichzeitig gilt es, sich für das prognostizierte starke Wachstum im Transportwesen zu wappnen.

Bis unser Erdbeerjoghurt auf dem Frühstückstisch steht, hat es eine weite und komplizierte Reise hinter sich, die minutiös geplant sein will. Ohne einwandfrei geregelte Schnittstellen in der Transportkette wäre die lückenlose Versorgung von Privaten und Wirtschaft mit Zehntausenden unterschiedlicher Güter undenkbar. Dafür zuständig ist ein kompliziertes Netzwerk von Unternehmen, deren Kerngeschäft Transport, Lagerung und Distribution von Gütern ist. Das Rheinknie spielt dabei eine besondere Rolle, wie eine Studie der Universität St. Gallen zeigt: Basel ist schweizweit der Logistikstandort Nummer eins. Das historisch gewachsene Scharnier zum Ausland bewältigt jährliche Einfuhren von rund siebzehn Millionen Tonnen und Ausfuhren von sechs Millionen Tonnen. Das entspricht einem Drittel der Schweizer Importe respektive Exporte und dem dreifachen Umschlag von Grossräumen wie Zürich oder Tessin.

Tatsächlich trägt der baselstädtische Regierungsrat diesem Umstand Rechnung, indem er die Logistik neben den Life Sciences, Chemie, Finanzwirtschaft und Kreativwirtschaft als eine von fünf Zielbranchen definiert. Die Bedeutung der Logistik lässt sich auch daran ablesen, dass sich in der Region sechzehntausend Arbeitsplätze in tausend Unternehmen diesem Wirtschaftsbereich zuschlagen lassen. Dieser erzielt in der Nordwestschweiz eine jährliche Wertschöpfung von drei Milliarden Franken. Kein Wunder, ist die Region auch stark in der dualen Berufsbildung von Logistikern: Fünfundvierzig Prozent der frischgebackenen Speditionsfachkräfte der Schweiz erhalten ihre Ausbildung hier.

Keine Zeit für Eigenwerbung

Die Handelskammer beider Basel will sich allerdings nicht auf diesen Erfolgen ausruhen. «Wenn wir die Logistik als Zielbranche ernst nehmen, müssen wir auch abklären,

welche Bedürfnisse die Verlagerer und Transporteure haben», so Martin Dätwyler, ihr stellvertretender Direktor. Mit einer Befragung der Branchenmitglieder wurde abgeklärt, wo der Schuh drückt. Gleichzeitig gab die Handelskammer eine externe Studie in Auftrag. Beide Untersuchungen zeigen, dass vier Gebiete verbessert werden sollten. Neben Umweltfragen und Bildung steht die Problematik knapper Flächen und Infrastrukturen im Fokus. Zudem wird übereinstimmend darauf hingewiesen, dass das Image der Logistikbranche verbesserungsfähig ist. Dieser letzte Punkt sei allerdings ein offenes Geheimnis, räumt Dätwyler ein. «Das Logistikgewerbe konzentriert sich in erster Linie darauf, einen guten Job zu machen und die Effizienz zu erhöhen. Die Margen sind zudem klein.» Dagegen wird für die Eigenwerbung kaum Energie und Zeit aufgewendet. So überrascht es nicht, dass kaum ein Logistiker als Sponsor von Veranstaltungen wie beispielsweise einer Konzertreihe auftritt und so die Nähe zur Bevölkerung sucht.

Intelligenter Umgang mit knappem Raum

Umso wichtiger ist für Dätwyler, dass die Branche selbstbewusster und gesprächsbereit gegen aussen tritt. Als Instrument, um die Anliegen der Branche weiterzuentwickeln, wurde 2011 der «Logistikcluster Region Basel» gegründet. Träger sind die beiden Basler Kantone sowie fünf wichtige Logistikplayer. Das Mitmachen ist kostenlos, rund dreihundert Firmen und Institute aus allen Sparten der Logistik haben sich bisher eingeschrieben. Der als Public-Private-Partnership organisierte Cluster ist bei der Handelskammer angesiedelt und will einerseits als Brücke zwischen Branche, Politik und Bevölkerung dienen, andererseits soll die volkswirtschaftliche Bedeutung der Logistik transparenter werden. Ein wichtiges Thema ist die auch für Laien augenfällige Frage, wie lange die Branche

mit den heutigen Flächen noch zurande kommt. Gerade in der Agglomeration Basel sind Freiflächen rar und heiss begehrt. «Das Problem ist akut, denn Logistik ist in der Raumplanung meist kein beliebtes Thema», gibt Dätwyler zu bedenken. Deshalb will man den Raumbedarf der Logistik in Zukunft schon in die Ausbildung von angehenden Planerinnen und Planern einfließen lassen. Ein gemeinsamer Workshop der Logistikbranche mit Vertretern von Bund und Kantonen zeigte zudem, dass Testplanungen ein gutes Mittel sind, um die räumlichen Möglichkeiten für die Logistik besser auszuschöpfen. Dabei musste auch die Branche anerkennen, dass die Zitrone noch nicht ausgepresst ist und dass man haushälterischer mit den bereits belegten Flächen umgehen muss. Nun soll eine Studie praktische Hinweise liefern, wie Firmen ihre Platznot mildern können.

Initiativen für mehr Ökologie und Präsenz

Das Thema Umwelt ist nicht nur ein Anliegen der Bevölkerung, sondern wird auch von der sogenannten Verlagererwirtschaft ernst genommen, insbesondere von den Grossverteilern. Diese haben sich häufig das Ziel gesetzt, ihre Prozesse klimaschonender zu gestalten – und möchten dabei auch die vor- und nachgelagerten Transporte einbeziehen. Dätwyler: «Wir wollen in der Region eine Vorreiterrolle punkto Ökologie übernehmen und versuchen, die Branche zu mehr Umweltschutz zu motivieren.» Ein Workshop, der zum Thema «grüne Logistik» stattfand, traf auf überraschend grosse Resonanz, gleichzeitig wurde der Leitfaden «Einstieg in die grüne Logistik» produziert.

Dieser erläutert beispielsweise, wie die Treibhausgasemissionen von Transportleistungen zu berechnen sind. Daneben liefert die Broschüre ein gutes Dutzend innovativer Beispiele. So erklärt etwa eine Solothurner Unternehmung, wie mit einer

optimalen Intralogistik – also einem effizienteren Warenumsatz im Lager – der Stromverbrauch um bis zu einem Viertel reduziert werden kann. Die Beispiele betreffen aber nicht nur das Kerngeschäft, sondern auch alle übrigen Tätigkeiten und Infrastrukturen. Von der nachhaltigen Ausrichtung eines Neubaus bis zur korrekten Entsorgung von Altlasten wie Asbest und polychlorierten Biphenylen haben es die Unternehmen in der Hand, ihre Umweltbilanz zu polieren. In welchem Umfang Umweltfragen in den Firmen aufs Tapet kommen, wird seither mit einer jährlichen Erhebung erfasst.

Während Behörden und Branchenmitglieder ein waches Interesse an den Belangen der Logistik zeigen, hapert es im Bereich Bildung: Die Handelskammer suchte vergeblich Kontakt mit Bildungsverantwortlichen, um für die Berufsfelder der Speditionskauffrau, Disponenten und Logistiker zu werben. «Noch existiert zwar kein Personalnotstand. Doch wir stehen in einem ständigen Kampf um gute Logistiker», betont der stellvertretende Handelskammer-Direktor. Man will deshalb einen neuen Anlauf nehmen, um schon den Zwölf- bis Sechzehnjährigen zu zeigen, dass Logistik mehr ist als Gabelstapler fahren und Kisten sortieren.

Trotz dem vorläufigen Dämpfer bei der Nachwuchsförderung zieht Dätwyler zwei Jahre nach der Gründung des Logistikclusters eine positive Bilanz. Augenfällig wurde der Erfolg im vergangenen Sommer, als die Basler für einen gemeinsamen Schweizer Auftritt an der «transport logistic» in München angefragt wurden. Zuerst habe man sich schon gefragt, ob die Beteiligung am Schweizer Pavillon an einer der weltweit grössten Logistikfachmessen nicht etwas verwegen sei. «Aber die Resonanz war gut. Es ist uns gelungen, die Nordwestschweiz als kompetenten Logistikstandort zu präsentieren», meint Dätwyler.

Vom Schiff auf die Schiene

Selbstbewusstsein und darauf aufbauend die Forderung nach höheren Kapazitäten tun tatsächlich not. Denn Basel als «Tor zur Schweiz» gibt schon heute siebzig Prozent der ankommenden Güter ins Mittelland oder gar nach Italien weiter, ist also eine Drehscheibe par excellence. In Zukunft dürfte dieser Anteil zwar stabil bleiben. Doch in absoluten Zahlen werden die Transportleistungen drastisch zunehmen. Je nach Schätzungen dürften die Einfuhren um anderthalb bis zwei Prozent pro Jahr wachsen; bis in ein paar Jahrzehnten ist mit einem Plus von fünfzig Prozent zu rechnen. Treiber sind vor allem die Nordseehäfen, allen voran Rotterdam, das den Containerumschlag massiv ausbaut. Und wird an der Rheinmündung punkto Container aufgerüstet, so muss auch Basel nachziehen – wenn es nicht von einer Lawine bunter Stahlbehälter überrollt werden will.

Je besser die Basler Häfen die Übernahme der Container vom Schiff auf die Schiene organisieren, desto kleiner wird der Anteil der Strasse am Weitertransport sein. Dadurch sinkt auch die Belastung der Nordwestschweiz mit Lärm und Abgasen. Als Schlüsselprojekt für diese Entwicklung sieht Dätwyler den trimodalen Containerterminal Basel Nord, der bis 2020 verwirklicht werden soll: «Der heutige Rheinhafen ist faktisch am Limit. Angesichts der langen Planungs- und Bauzeiten ist es wichtig, jetzt die richtigen Weichenstellungen vorzunehmen und den Verlad vom Schiff auf die Schiene zu garantieren.»