

Wie die Waren strömen

Autor(en): Markus Bär
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2013

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/08300224-2f5e-43f8-bb20-db195a7b2778>

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>

WIE DIE WAREN STRÖMEN

Aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage ist Basel zum bedeutendsten Logistikstandort der Schweiz aufgestiegen. Mehr als vierzig Prozent des grenzüberschreitenden Schweizer Warenverkehrs werden in und um Basel abgewickelt. Was kommt und geht hier auf welchen Wegen und in welchen Mengen?

Basel ist heute der Logistikstandort Nummer eins in der Schweiz, wie die Handelskammer beider Basel und der Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen in einer gemeinsamen Medienmitteilung vom September 2012 festhalten. Die Stadt fungiert als Portal für die ganze Schweiz (früher sprach man gerne vom «goldenen Tor», heute klingt «Gateway» besser) und ist deshalb auch ein Umladezentrum des Güterverkehrs: Für die Rheinschifffahrt ist hier End- beziehungsweise Anfangsstation, auch die Luftfracht muss umgeladen werden, und gemäss der Schweizer Verlagerungspolitik werden viele Güter vom Lastwagen – teils mitsamt dem Lastwagen – auf die Bahn verfrachtet.

Dass im Branchenspektrum der Nordwestschweiz die pharmazeutische und chemische Industrie dominiert, ist wenig überraschend. An zweiter Stelle folgt das Gesundheits- und Sozialwesen, aber schon auf dem dritten Platz liegt, noch vor Detailhan-

del und Bauwirtschaft, die Verkehrsbranche: Landverkehr, Schifffahrt, Luftfahrt, Lagerei und sonstige Dienstleistungen für den Verkehr (ohne Post- und Kurierdienste) beschäftigen rund zehntausend Menschen. Die Bedeutung des Verkehrs innerhalb des Branchenspektrums ist charakteristisch für den Basler Wirtschaftsraum.

Krise schwächt Handel und Verkehr

Die Auswirkungen zuerst der Finanz- und Wirtschaftskrise ab 2008, dann der Schuldenkrise im EU-Raum und des starken Frankens haben dem Gross- und Detailhandel und damit auch dem Güterverkehr in den letzten Jahren zugesetzt. Im Jahr 2012 ging die Wertschöpfung im Grosshandel um fast neun Prozent zurück. Der Detail- und der Fachhandel konnten die Wertschöpfung halten, bauten aber 4,3 beziehungsweise 0,6 Prozent der Arbeitsplätze ab.

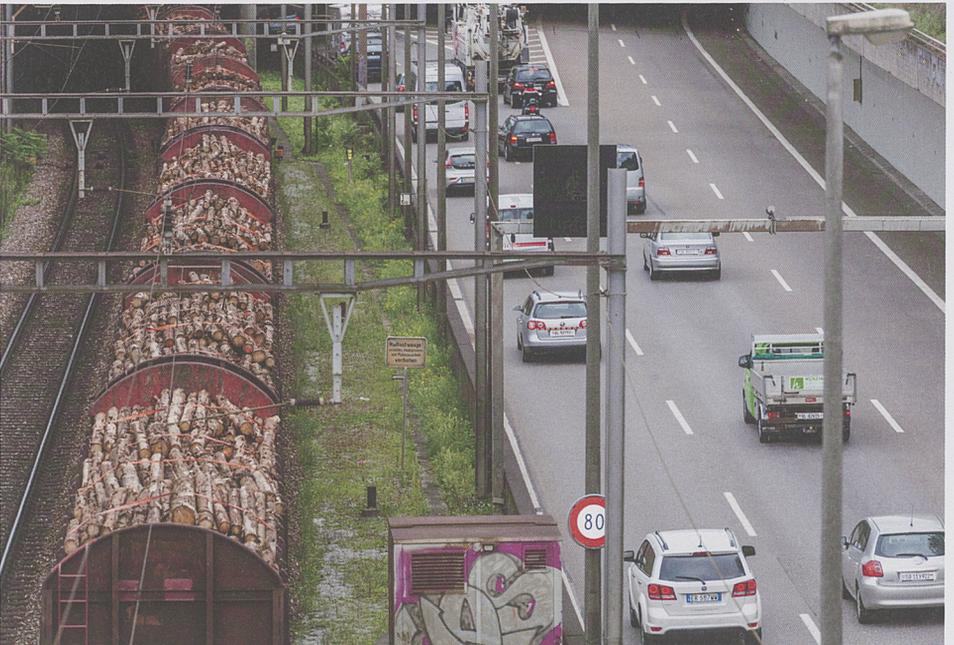
Mit ein Grund für die Probleme des Handels ist das Einkaufen der Nordwestschwei-

Blick auf das Suter-Joerin-Areal im Basler Hafen
mit dem letzten Kohlelagerplatz



Endlose metallene Tausendfüßler auf Schienen:
Tankzüge für Flüssigtransporte vor dem Bernoulli-Silo

Dem Containerverkehr gehört die Zukunft:
hier Verladearbeiten auf dem Wolf

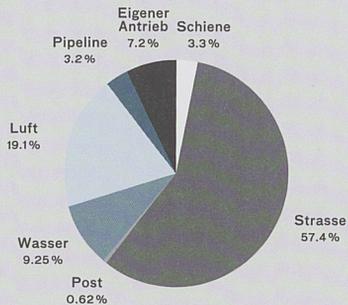


Eine der Hauptverkehrsachsen in die Schweiz:
Autobahn und Gleise im Gellert-Dreieck



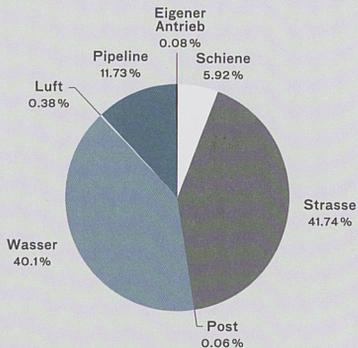


**Einfuhr nach Basel-Stadt
nach Wert und Verkehrsträgern**



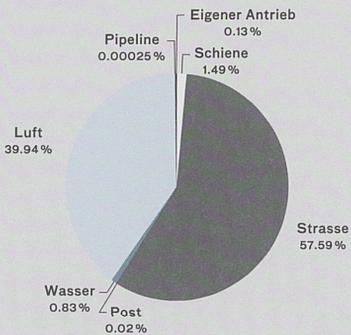
2012 wurden Waren im Wert von 6 337 554 000 Franken aus dem Ausland nach Basel-Stadt eingeführt.

**Einfuhr nach Basel-Stadt
nach Netto-Tonnen und Verkehrsträgern**



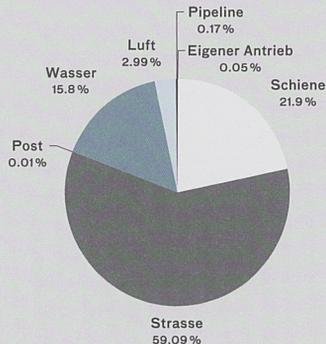
2012 wurden Waren im Umfang von 1813 754 Tonnen aus dem Ausland nach Basel-Stadt eingeführt.

**Ausfuhr aus Basel-Stadt
nach Wert und Verkehrsträgern**



2012 wurden Waren im Wert von 48 152 900 000 Franken aus Basel-Stadt ins Ausland ausgeführt.

**Ausfuhr aus Basel-Stadt
nach Netto-Tonnen und Verkehrsträgern**



2012 wurden Waren im Umfang von 573 704 Tonnen aus Basel-Stadt ins Ausland ausgeführt.



Die Aufstellungen zeigen jeweils den prozentualen Anteil der Verkehrsträger.

zer Konsumentinnen und Konsumenten «ennet der Grenze». Diesen Kaufkraftabfluss vermochte die Einführung der Wechselkursbegrenzung gegenüber dem Euro im September 2011 nicht zu stoppen, es wurde lediglich die Zunahme abgebremst. Trotz des leichten Rückgangs des Einkaufstourismus im ersten Halbjahr 2013 (erstmal seit fünf Jahren und um 2,5 Prozent) in der Nordwestschweiz sprechen Ökonomen eher von einer Stabilisierung auf hohem Niveau. In diesem wirtschaftlichen Umfeld hat der Güterverkehr in den letzten Jahren an Volumen, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen verloren. Gleichzeitig nahm aber der Personentransport zu, weshalb sich die Verkehrswirtschaft im Ganzen knapp auf dem Niveau der Jahre 2009 und 2010 halten konnte.

Was kommt wie aus dem Ausland?

Importe und Exporte zusammengenommen, strömen pro Jahr rund dreiundzwanzig Millionen Tonnen Waren über die Grenzen in und um Basel – was ungefähr (bei Annahme eines allgemeinen Warenmixes) einem Güterzug von 6400 Kilometern Länge entspricht, das ist etwa die Strecke Basel-Delhi. Es sind über vierzig Prozent des grenzüberschreitenden Warenverkehrs der gesamten Schweiz, die in der Region Basel abgewickelt werden. Ein Drittel davon wird über die Rheinhäfen umgeschlagen. Zu den importierten und exportierten Waren kommen die Transitgüter hinzu. Sie machen mit 47,2 Millionen Tonnen (2011) etwa das Doppelte des über die Region Basel laufenden Aussenhandels der Schweiz aus.

Importiert werden natürlich vor allem Dinge, die wir hier nicht oder nicht in genügenden Mengen haben: Treibstoffe, Bergbauerzeugnisse, Metalle und Metallerzeugnisse, Lebensmittel, Fahrzeuge. Unverderbliche oder gut haltbare Güter haben am ehesten Aussicht auf eine Schiffsreise, so kamen von den 2011 nach Basel eingeführten 781 301

Tonnen der Warengruppe «Kokerei- und Mineralölerzeugnisse» 65,5 Prozent per Schiff und 26,3 Prozent durch die Pipeline. In der Warengruppe «Kohle, rohes Erdöl und Erdgas» (2011 wurden 34 500 Tonnen nach Basel eingeführt), wo die Pipeline kaum eine Rolle spielt, brachte es der Wasserweg gar auf 97,5 Prozent. Für die Bergbauerzeugnisse (437 705 Tonnen) wird der Wasserweg weniger gut genutzt: Nur ein gutes Drittel (35,1 Prozent) der Güter aus dieser Warengruppe kamen per Schiff, fast zwei Drittel (64,8 Prozent) per Lastwagen nach Basel. Bei den Nahrungs- und Genussmitteln (71 640 Tonnen; ohne Fischereierzeugnisse) hat der Schiffstransport wegen der umfangreichen Importe von Getreide, das vergleichsweise gut haltbar ist, einen höheren Anteil, als man erwarten würde. Die Verteilung auf die Verkehrsträger in dieser Warengruppe: Strasse 69, Wasser 17,7, Schiene 7 und Luft 6 Prozent.

Ausbaufähig erscheint der Anteil des Wasserwegs in der Gruppe der Metalle und Metallerzeugnisse (68 232 Tonnen; ohne Maschinen), wo er bei lediglich 2,9 Prozent liegt, während 67,7 Prozent des Transportvolumens auf den Strassen- und 29,2 Prozent auf den Schienenverkehr entfallen. Auch in der Warengruppe «Chemische Erzeugnisse, Gummi, Kernbrennstoffe» (149 475 Tonnen) fällt der hohe Anteil der Strasse auf: 71,7 Prozent dieser Güter kamen 2011 per Lastwagen, 18,8 Prozent per Zug und nur 8,9 Prozent per Schiff nach Basel.

Was geht wie ins Ausland?

Basel ist als Exporteur ungemein erfolgreich. Seit dem Jahr 2000 haben sich die Exporte aus Basel-Stadt wertmässig mehr als verdoppelt. Im Jahr 2012 wurden Waren im Wert von 48 Milliarden Franken ins Ausland transportiert, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 7,4 Prozent bedeutet. Das Exportwachstum für die ganze Schweiz betrug im gleichen Zeitraum nur

1,7 Prozent. Hauptträger dieses bemerkenswerten Wachstums ist die pharmazeutische, chemische und agrochemische Industrie, sie tätigt nicht weniger als 97 Prozent der gesamten Basler Warenexporte.

Bei den Ausfuhren aus Basel-Stadt dominieren die chemischen Erzeugnisse auch nach Gewicht. Von den 243 429 im Jahr 2011 exportierten Tonnen verliessen 51,8 Prozent das Land auf der Strasse, 41 Prozent auf der Schiene, 6,3 Prozent auf dem Luftweg und 0,6 Prozent auf dem Wasser. Erstaunlicherweise exportiert Basel «Bergbauerzeugnisse», 2011 waren das 99 710 Tonnen. Zu über achtzig Prozent handelt es sich dabei aber um Baugrubenaushub. Der gilt als Handelsware und muss deklariert werden. Die restlichen Materialien sind Erde, Kies und Steine sowie vermutlich Salz. (Die Rheinsalinen in Pratteln und eine Saline in Süddeutschland helfen sich gegenseitig aus. Wenn eine Speditionsfirma mit Sitz im Basel die Zolldeklaration übernimmt, fällt der Export unter «Ausfuhr aus Basel-Stadt».) Diese Bergbauerzeugnisse, zum grössten Teil also Bauschutt, wurden zu 99,98 Prozent per Lastwagen transportiert. Auch die Nahrungs- und Genussmittel (2011: 14 944 Tonnen) wurden fast ausschliesslich (zu 98,9 Prozent) in Lastwagen verladen, 0,8 Prozent wurden per Flugzeug exportiert. Bemerkenswert ist die Menge der aus Basel exportierten Sekundärrohstoffe und Abfälle (131 200 Tonnen), die zu über der Hälfte den Stadtkanton auf der Strasse verliessen und zu 43,4 Prozent auf dem Wasser.

Weitere Quellen für Güterverkehr

Warenverkehr in der Stadt generieren laufend das Gewerbe, die Bauwirtschaft und natürlich der Detailhandel, der seine Filialen versorgen muss. Allein Coop und Migros führen in Basel-Stadt 46 grössere Lebensmittelverkaufsstellen (ohne Coop Pronto und Migros-Partner). Basel beheimatet zudem den grössten Schweizer Schlachthof.

2012 wurden hier mehr als eine halbe Million Tiere geschlachtet, zu 95 Prozent Schweine. Alle Tiere kommen aus der Schweiz und gelangen per Strassentransport an ihren letzten Bestimmungsort.

Auch seine Funktion als Messestadt beschert Basel Güterverkehr. Im Jahr 2011 veranstaltete die Messe Schweiz in Basel zwanzig Messen. Es reisten 5582 Aussteller an, die Standflächen von insgesamt 26 5103 Quadratmeter belegten, was 37 Fussballfeldern entspricht (FIFA-Norm: 68 × 105 m). Zahlen gibt es dazu nicht, aber bestimmt erreicht der Transport von Standbau- und Ausstellungsmaterial beträchtliche Ausmasse.

Und Verkehr verursachen zuletzt die sechzehn Fahrzeuge, mit denen die Stadtreinigung zweimal wöchentlich die Überbleibsel der Warenströme in den Quartieren einsammelt und in die Kehrichtverbrennungsanlage abführt. Jährlich fallen in der Stadt rund fünfunddreissig Tonnen Kehricht aus den Haushalten und Gewerbebetrieben an.