

# Strasse, Schiene, Wasser, Luft – Logistik kämpft um ihren Platz

Der flächenintensive Warenumsatz kommt zunehmend mit anderen Nutzungen in Konflikt um die knappen Flächen



Foto: ZVG

Boris Burkhardt

Eine «tragfähige Brücke» zwischen Logistikbranche, Politik und Gesellschaft will der Logistikcluster Region Basel laut dessen Projektleiter Markus Breisinger schlagen. Denn oft genug stossen die Wünsche der Logistik mit den Wünschen der Bevölkerung zusammen: Wo in früher reinen Industriegebieten wie dem Kleinhüninger Rheinhafen oder dem Dreispitz mehr und mehr Wohnbau betrieben wird, sind für Breisinger Konflikte programmiert.

Für eine seriöse Unternehmensplanung müsse für die Verkehrsträger der Logistik aber klar sein, wie sich umstrittene Gebiete entwickeln werden. Der Cluster fordert deshalb schon jetzt, Logistik-Zonen in die kantonalen Richtpläne aufzunehmen und auszuweisen. Geostrategische Punkte wie der Dreispitz seien enorm wichtig: «Wir können schliesslich kein Logistikzentrum auf der Sissacher Fluh bauen.»

Daneben komme auch den Schweizerischen Rheinhäfen in Kleinhüningen und Birsfelden-Schweizerhalle eine wichtige Funktion für die Logistik der Region Basel zu: Sie sind die einzige Wasseranbindung für den Warenverkehr im Binnenstaat Schweiz und gleichzeitig auch die wichtigsten Umschlagplätze in der Region. Für Hafendirektor Hans-Peter Hadorn hat der Cluster deshalb die Aufgabe, den trimodalen Warenumsatz Strasse-Schiene-Wasser zum geplanten Umschlagsterminal Basel-Nord von schweizerweiter Bedeutung auszubauen, «um die Verkehrswege optimal nutzen und bei Bedarf ausweichen zu können». Denn

auch für SBB-Cargo-Sprecher Christoph Rytz ist dafür Kleinhüningen der optimale Standort: «Das Gelände hat den grossen Vorteil, dass es unmittelbar in der Nähe zum Hafen, zur A2 und zur europäischen Hauptschienenachse Nord-Süd liegt.»

## Jeder Quadratmeter Hafen wird gebraucht

Der Cluster wird für seine Branche um Platz kämpfen müssen. Denn vor zukünftig knappen Kapazitäten auf den Verkehrswegen warnt auch André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS): «Wir müssen in den kommenden Jahren mit dem doppelten bis dreifachen Verkehr auf dem Rhein rechnen. Deshalb brauchen wir jeden Quadratmeter im Kleinhüninger Hafen.» Eugen Keller, Nordwestschweizer Sektionspräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (Astag), bestätigt «massivste Engpässe» beim Containerumschlag auf die Lw: Die Laster müssten in wirtschaftlich guten Zeiten wie diesen im Schnitt drei Stunden warten, bis sie an die Reihe kommen. Und Keller möchte nicht «auf schwache Konjunktur warten müssen, um eine Lösung zu haben».

Im Hafen Birsfelden wirft die Gemeinde bereits Blicke auf scheinbar unbenutztes Hafengelände. Doch auch diesen Platz verteidigt Rheinhäfen-Direktor Hans-Peter Hadorn für den Warenumsatz: Kleinhüningen habe zwar die besseren Voraussetzungen für den Containerumschlag auf die Bahn; in Birsfelden würden aber vor allem konventionelle Güter wie Stahl

oder Agrarprodukte umgeschlagen. Diese Waren hätten in erster Linie Absender oder Empfänger in der Region und würden deshalb für die Feinverteilung direkt auf Lw verladen, für die Birsfelden-Schweizerhalle mit der A2 den besseren Anschluss biete als Kleinhüningen.

Nicht minder wichtig für die regionale Logistik ist der EuroAirport Basel-Mulhouse (EAP). Nicht minder problematisch sind aber auch hier die Begleiterscheinungen für die Bevölkerung. Doch EAP-Marketingleiter Mario Eland rechtfertigt die Flugzeiten von 5 bis 24 Uhr: «Die Region Basel hängt stark von der internationalen Entwicklung ab.» Nicht zuletzt für den Finanzplatz Basel, der bei dringenden Dokumenten «zwingend» auf Expressfracht angewiesen sei, müsse der Euro-Airport deshalb seinen Service-Standard aufrechterhalten können: «Wenn die Flugzeuge nicht um fünf Uhr landen können, damit die Dokumente um sieben, acht Uhr im Büro sind, könnte Basel von manchen Märkten erst nach zwei, drei Tagen bedient werden.»

Fracht, gibt Eland zu bedenken, fliege «nicht zum Spass». Alle Güter, die geflogen werden, besäßen «eine gewisse Dringlichkeit und einen gewissen Wert». Diese Güter seien neben den Dokumenten vor allem Erzeugnisse der Pharmaindustrie, Medikamente, Impfstoffe und sonstige Proben, die sehr temperaturempfindlich sind und gekühlt transportiert werden müssen. «Das Flugzeug ist für uns oft die optimale Lösung», bestätigt auch Silvia Dobry, Pressesprecherin von Hoffmann-La-Roche. Gebe es Engpässe am EuroAirport, müsse der Pharmakonzern vermehrt auf andere Flughäfen ausweichen.

# Nicht nur auf Rädern, sondern auch per Laptop

Bei der Verzollung ist Vernetzung auf Datenautobahnen genauso wichtig wie auf Bundesautobahnen

Boris Burkhardt

Laut Eugen Keller, Sektionspräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (ASTAG), unterhalten heute nur wenige Schweizer Spediteure eine eigene Lw-Flotte. Doch immer mehr schweizerische Flottenbesitzer verbesserten ihre Wettbewerbsfähigkeiten mit den zusätzlichen Dienstleistungen einer Spedition: Sie besorgten in eigenen Lagerhäusern interne Umschlagsarbeiten, um den einzelnen Lastwagen optimal auszulasten. Mit dieser «integrierten Logistik» könne das Transportunternehmen Ware des Verladners zwischenslagern und bei Bedarf an den Kunden ausliefern: «Zwischenlager sind für produzierende Betriebe totes Kapital. Jetzt wird der Lastwagen zum Zwischenlager.»

Zur Unterstützung solcher neuer Geschäftsmodelle ist IT wichtiger denn je. Roland Schumacher, Geschäftsführer des Softwareunternehmens SISA Studio Informatica SA, sieht deshalb im Cluster «ein ideales Mittel für die Zusammenführung von IT und Logistikkompetenz». Hanspeter Schneider, Programmentwickler bei Dacosoft, erhofft sich durch den Cluster vor allem eine bessere Zusammenarbeit mit dem Zoll. Baselbieter Unternehmen wie Dacosoft oder SISA entwickeln Standardsoftware für Speditionsfirmen und Programme zur Zollabfertigung, die nach den Vorgaben der Eidgenössischen Zollverwaltung erstellt werden.

## Synergien am Autobahnzoll

Beim Zoll zeigt man sich denn auch gewillt, «den Spagat zwischen Steuerverwaltung und dem Partner Wirtschaft» zu wagen: «Wir sind ein Partner der Logistikbranche und bieten ihr gute Rahmenbedingungen», sagt Reinhard Schmid, stellvertretender Betriebschef der Zollkreisdirektion Basel. Mit den neu geordneten Zollstellen in Pratteln und im St. Jakob sei man bereits mehr ins Zentrum der trinationalen Logistik auf Strasse, Schiene und Wasser gerückt.

Für ASTAG-Präsident Keller sind kompatible Systeme für Abfertigung und Deklaration besonders wichtig für einen optimalen Verzollungsprozess. Ein schwieriges Feld auf trinationalen Terrain: Kooperationen in der IT seien schwierig, weil die Abfertigungsprogramme trotz gemeinsamer elektronischer Versandver-



Zoll und Logistik sehen sich als Partner.

Foto: Nicole Nars-Zimmer

fahren nationale Bedingungen erfüllen müssten, sagt Markus Ückert, Pressesprecher des Hauptzollamts Lörrach. Gemeinsame Schulungen mit deutschen und schweizerischen Zöllnern gebe es keine; doch finde auf Führungsebene regelmässig ein Austausch statt.

Mit dem Lw-Abfertigungssystem Transit haben die schweizerischen und deutschen Zollbehörden aber auch vor Clustergründung bereits Synergien auf den gemeinsamen Autobahnzollanlagen genutzt. Zwar sind die nationalen Zollabfertigungen an der Zollanlage Basel-Weil noch getrennt, der Lw muss aber noch nur an zwei Hochkabinen hintereinander fahren und spart sich so lange Wege in die Zollgebäude. Von durchschnittlich fünfzehn auf ein bis zwei Minuten wollen die Zollverwaltungen laut dem Basler Zollkreisdirektor Heinz Engi so die Transit-Abfertigung beschleunigen.

Das Transitverfahren wird seit einiger Zeit erfolgreich am Autobahnzoll Rheinfelden angewendet; auf der Gemeinschaftszollanlage Basel-Weil soll es in den nächsten zwei Jahren in Betrieb gehen. Mit der Optimierung des Verkehrsflusses soll der Lastwagenstau vor allem auf der deutschen A5 reduziert werden. Langfristig versucht der Zoll, die Spediteure zur Inlandabfertigung zu bewegen.

Was die verstärkte grenzübergreifende Kooperation an Arbeit auf der Strasse erleichtert, wirft sie auf dem Wasser wieder auf. Laut André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS), habe der deutsche Zoll die so genannte «Pendelware» als Problem entdeckt. Laut Auderset überquerte ein Schiff bisher beim Aufnehmen verschiedener Ladungen immer wieder alle drei Länder. Als vor zwei Jahren die trinationale Abfertigungsstelle im Rheinhafen eingerichtet wurde, habe der deutsche Zoll nun auf einmal entdeckt, dass damit jedes Mal ein zollrechtlich relevanter Übertritt einer EU-Aussengrenze stattfinde.

Während die Eidgenössische Zollverwaltung laut Zollkreisdirektor Engi in diesem Pendelverkehr kein Problem sieht, verweist Markus Ückert, Pressesprecher des Hauptzollamts Lörrach, auf den gesetzlichen Auftrag des Zolls, Warenverkehr auf dem Rhein zu überwachen. Inwieweit der Cluster bei solchen Einzelproblemen involviert sein kann, lässt Projektleiter Markus Breisinger offen. Er sei sich aber sicher, dass Auderset bereits gut vernetzt sei: In der Tat schwebt Auderset bereits eine pragmatische Einigung in Form eines speziellen Formulars für die Pendelware vor.