

Fahrräder: Im Jahr 2005 verfügten über 40 Prozent der Haushalte in Indien über ein Fahrrad. Seither hat die Popularität des Transportmittels weiter stark zugenommen. In Delhi baut der Staat angesichts der steigenden Zahl nun separate Velowege.



Auf dem Wasserweg

Binnenschifffahrt Die EU kämpft für eine Verkehrsverlagerung aufs Wasser. Doch Deutschland prüft Gebühren für den Rhein.

URSULA SCHMELING

Der Rhein ist die am meisten befahrene Wasserstrasse Europas. Seit 1868 garantiert die Mannheimer Akte die ungehinderte, freie Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen bis zum offenen Meer, aufwärts und abwärts. Die Schiffe aller Signarstaaten sollen dabei gleich behandelt werden und sind frei von Transit- und anderen Abgaben. Der Rhein gilt von der mittleren Rheinbrücke in Basel bis zur Mündung als internationales Gewässer.

Die Mannheimer Akte nahm mit dem Grundsatz des liberalen Rheinschiffahrtsmarktes den von der EU später verwirklichten Binnenmarkt voraus. Sie ist Vorbild bei Verhandlungen zur Förderung der internationalen Schifffahrt auf anderen internationalen Gewässern wie der Donau.

Mannheimer Akte unter Beschuss

Trotzdem ist sie jetzt unter Beschuss gekommen. Angesichts leerer Kassen gibt es im deutschen Bundesverkehrsministerium Überlegungen, die Binnenschifffahrt, auch auf dem Rhein, mit Abgaben zu belegen. Zur Verbesserung der Einnahmen aus den Befahrensabgaben sollte nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums überlegt werden, «internationale Vereinbarungen über die entgeltfreie Nutzung bestimmter Bundeswasserstrassen entsprechend anzupassen», hiess es im Ende Oktober vorgelegten Bericht zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung.

Demgegenüber forderte der Bundesverband Deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2011, den derzeitigen Haushaltsan-

satz für Erhaltungs- und Ausbaumaassnahmen an den See- und Binnenwasserstrassen von rund 850 Millionen Euro auf rund 1,3 Milliarden Euro zu erhöhen.

Kaum waren die Überlegungen der Bundesregierung publik geworden, regte sich Widerstand von Rotterdam bis Basel. Die niederländische Infrastrukturministerin, Melanie Schultz, erklärte, dass Holland gegen eine Verkehrsabgabe auf dem Rhein sei, da diese nur zu einer Erhöhung des Strassenverkehrs führen würde.

Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewässer (SVS) fürchtet, dass die Einführung einer Maut die Schweizer Reeder benachteiligen würde. Hans-Peter Hadorn, Direktor der Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), sieht die Diskussion als Sturm im Wasserglas. «Die Mannheimer Akte kann nur einstimmig von allen Unterschriftspartnern geändert werden», erläutert er. «Wir verfolgen die Debatte jedoch aufmerksam. Die Einführung einer nutzerbezogenen Gebühr in der Binnenschifffahrt erscheint mir schwierig, denn dann müsste man auch Energieerzeuger, Wasserwerke, Fischer, den Tourismus usw. in die Betrachtungen einbeziehen. Kostentransparenz ist ein ebenso schwieriges Thema.»

B. Jan Barendregt, Business Manager Logistics beim Hafen Rotterdam, ergänzt: «Das System der Mannheimer Akte hat sich in unseren Augen bewährt. Wir sind daher der Meinung, dass wir die Situation so belassen sollten, wie sie ist.»

Ungenutzte grüne Transportkapazität

Die Binnenwasserstrassen Europas sind die einzigen Verkehrswege, die noch Überkapazitäten aufweisen. Sie sind Energie- respektive CO₂-effizient. Um diese

Position zu halten, wird zukunftsorientiert an alternativen Antrieben für Binnenschiffe gearbeitet. Das erste mit Flüssiggas betriebene Schiff wurde 2011 in Dienst gestellt. Die Umstellung auf alternative Antriebe verlangt jedoch hohe Investitionen, die angesichts der niedrigen Margen in der Binnenschifffahrt kaum zu stemmen sind.

Die Binnenschifffahrt ist nicht nur betriebswirtschaftlich, sondern auch volkswirtschaftlich interessant. In den Ländern der Europäischen Union werden jährlich gegen 500 Millionen Tonnen mit einer Verkehrsleistung von 140 Milliarden Tonnen-

kilometern durch die Binnenschifffahrt abgewickelt. Binnenwasserstrassen (rund 37000 Kilometer in 20 Ländern) sind daher ein wichtiger Teil des TEN-T-Netzwerks und ein Eckpunkt der EU-Transportpolitik. 80 Prozent der deutschen und 75 Prozent der europäischen Binnenschifffahrt finden auf dem Rhein statt.

Die Transportleistung für die Schweiz beträgt knapp 5 Milliarden Tonnenkilometer, was mehr als die Hälfte der von den SBB jährlich erbrachten Güterverkehrsleistung entspricht. In den Schweizerischen Rheinhäfen werden jährlich rund 6 bis 7 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Dies sind gut 10 bis 15 Prozent der gesamten schweizerischen Güterimporte. Speziell im Bereich flüssiges Massengut – und hier bei den Mineralölzeugnissen – hat die Binnenschifffahrt eine grosse Bedeutung für die Landesversorgung der Schweiz.

Drehscheibe Terminal Basel Nord

In den letzten Jahren haben sich die Schweizerischen Rheinhäfen vom traditionellen Umschlagplatz Wasser/Land zu einer komplexen Verkehrsdrehscheibe entwickelt (siehe Kasten). Sie sind eng mit den europäischen Eisenbahnnetzen und Autobahnen verknüpft. Wenn es zu Engpässen auf der Bahn oder Streiks kommt, können Verladere immer auf die Binnenschifffahrt ausweichen. Um das Potenzial des intermodalen Verkehrs Schifffahrt/Bahn noch effizienter zu heben, haben die Schweizerischen Rheinhäfen und die SBB Cargo kürzlich eine Studie zur Nutzung eines Areals im Norden des Hafens für einen Containerterminal veröffentlicht.

Die Investitionskosten werden auf 35 bis 40 Millionen Franken veranschlagt.

TERMINAL BASEL NORD

Trimodale Drehscheibe

Steigende Containermengen Das Terminal Basel Nord soll in unmittelbarer Nähe zum Hafen Kleinhühningen BS zu liegen kommen und Teil einer leistungsfähigen Schweizer Drehscheibe für den Import und Export von Containern sein. Die Planung soll noch im Frühjahr beginnen. Das Gelände verfügt über einen direkten Anschluss an den internationalen Güterverkehrskorridor Rotterdam-Genua sowie an den Rhein. Im Vollausbau wird ein Strassenanschluss hinzukommen. Zusammen mit dem Gateway im Limmattal soll das Terminal die im Kombinierten Verkehr zunehmenden Containermengen aufnehmen.

Die Planung soll noch im Frühjahr beginnen. Der Bau ist in zwei Phasen geplant. Der trimodale Containerterminal ist die Schweizer Antwort auf die Wachstums- und Verlagerungsstrategien der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, die auf mehr Hinterlandverkehr per Bahn und Binnenschiff setzen.

Zur Stärkung der Binnenschifffahrt in Europa fördert die Europäische Union das Projekt «Connecting Citizen Ports 21» (CCP21) mit 3,9 Millionen Euro im Interreg-IV-B-Programm. Neben den Rheinhäfen Brüssel, Lille, Lüttich, Paris und der Provinz Utrecht haben sich auch die Rheinhäfen Basel-Mulhouse-Weil als Partner beteiligt.

Dreiländehafen als Utopie

Die Rheinhäfen konzentrieren sich dabei auf das Thema Frechtlogistik. Eine noch zu vergebende Studie soll aufzeigen, wie ein grenzüberschreitendes Terminal-Netzwerk für die Rheinhäfen geknüpft werden kann. Darüber hinaus sollen das Landlord-Prinzip in den Häfen über drei Länder und ein gemeinsames Standortmarketing eingeführt sowie eine gemeinsame Managementgesellschaft gegründet werden. Die Ergebnisse der Studie sollen auch auf andere Häfen übertragbar sein. Dafür stellt die EU Fördergelder in Höhe von 190 000 Euro zur Verfügung.

Den Möglichkeiten eines Dreiländehafens sind aber (Zoll-)rechtliche Grenzen gesetzt. Welche Probleme steuer- oder arbeitsrechtlicher Natur mit extraterritorialen Logistik-Aktivitäten Schweizer Unternehmen verbunden sind, zeigen die Probleme am EuroAirport. Die grossartige Idee eines trinationalen Hafens dürfte so zumindest kurz- bis mittelfristig Utopie bleiben.

ANZEIGEN



Lehrgangsangebot

- > Eidg. dipl. Supply Chain Manager/in
- > Eidg. dipl. Logistikleiter/in
- > Logistikfachmann/-frau mit eidg. Fachausweis
- > Dipl. Logistik-Generalist/in Kompaktlehrgang
- > Logistik-Seminarreihen für unterschiedliche Kaderstufen
- > GS1-System-Experte/in mit Zertifikat



logistikausbildung.ch

Für Handel und Industrie

Basel, Bern, Olten,
Winterthur, Zürich

Die Supply Chain im Griff? Bei uns bauen Sie Ihr Know-how aus.

Ihre Karriere beginnt jetzt – bestellen Sie das Bildungsprogramm noch heute!

GS1 Switzerland
Länggassstrasse 21
3012 Bern
T 058 800 75 00
bildung@gs1.ch
www.gs1.ch/bildung

MARKT

Fliege verstärkt Industrielogistik

Die Fliege Logistik (Schweiz) AG, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Fliege-Gruppe Deutschland, unterzeichnete einen Fünfjahresvertrag mit dem Aviation-Kunden SR Technics für die exklusive Abwicklung aller In- und Outboundtransporte für das neue VIP Completion Center. Im Jahr 2011 hat SR Technics in Zürich



dieses Center eröffnet, welches exklusiv für VIP-Kunden innovative und massgeschneiderte Flugzeuginterieurs entwickelt und umsetzt. In unmittelbarer Nähe zu SR Technics, im

Frachtzentrum des Flughafens Kloten, wickelt Fliege seit Juli 2011 exklusiv alle ein- und ausgehenden Transporte inklusive das Order Management für das VIP-Business von SR Technics ab. Die Serviceleistungen reichen vom vollständigen Transportmanagement über alle Verkehrsträger inklusive Verzollungsservice bis zu einem anspruchsvollen Workstoppage-Service für die Expressbeförderung von Flugzeugkomponenten.

Gebrüder Weiss zieht es in den Kaukasus

Das internationale Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss ist nun auch in Tiflis, Georgien, mit einem eigenen Standbein präsent. Wie die Gesellschaft mitteilt, habe man mit Tegeta Motors ein gemeinsames Joint Venture gegründet, dessen



Mehrheitsanteil bei Gebrüder Weiss liegt. Das Joint Venture trägt den Namen Gebrüder Weiss-Tegeta und wird Landtransporte, Luft- und Seefracht sowie Logistiklösungen anbieten. Über das Investitionsvolumen haben die beiden Parteien Stillschweigen vereinbart. Durch den Markteintritt in Georgien verstärkt Gebrüder Weiss seine regionale Organisation sowie die Entwicklung der Region Kaukasus und der sogenannten STAN-Länder (Länder, deren Namen in -stan enden). «Mithilfe dieses Joint Venture bauen wir eine strategisch bedeutende Plattform im Kaukasus auf - eine Region, die sich in naher Zukunft zu einer Drehscheibe zwischen den Boom-Märkten in Ostasien und Europa entwickeln wird», kommentiert Vorstand Wolfram Senger-Weiss. «Auch viele unserer Bestandskunden werden von dieser Erweiterung profitieren.»



Binnenschifffahrt: Sie ist für die Verkehrssituation Indiens von geringer Bedeutung, obwohl das Land über 14500 Kilometer schiffbare Gewässer verfügt.

Lohnende Nachhaltigkeit

Green Logistics Nachhaltigkeit in der Logistik wird nicht mehr nur aus ideologischen Motiven eingesetzt, sondern wegen wirtschaftlicher Vorteile.

MARC ZIEGLER

Wenn der Auftraggeber Ökologie- und Sozialverträglichkeit fordert, müssen Logistiker nachhaltige Systeme und Prozesse einführen und ausbauen. Die Branche verursacht rund ein Viertel der weltweiten CO₂-Emissionen. Aber auch Lager- und Umschlagkapazitäten sind stark an die Energie gekoppelt. Kein Wunder, lassen sich rund 90 Prozent der Energieeffizienz-Massnahmen unter den Stichworten Ökonomie und Ökologie verbuchen. Zum einen bedarf es Finanzlösungen, die den langfristigen Nutzen der Nachhaltigkeit gegenüber kurzfristig profitableren Payback-Programmen aufzeigen. Zum anderen sind gemeinsame Massnahmen und grundlegende Systeme nötig, die zuverlässige Informationen über die Nachhaltigkeitswirkungen erlauben. Und was drittens fehlt, nämlich eine weltweite Regelung wichtiger Parameter, wird jährlich auf dem politischen Parkett verhandelt. Dieser Prozess läuft jedoch hartig, wie die Klimakonferenz im südafrikanischen Durban unlängst gezeigt hat.

Kostensenkungspotenziale und Returns on Investment sind nicht in allen Branchen die wichtigsten Treiber für das Implementieren nachhaltiger Unternehmensstrategien. In manchen Wirtschaftszweigen kommt die pure Notwendigkeit dazu. Die Logistikbranche stellt sich die Frage, wie sie sich in Zukunft aufstellen hat, um heute 7 Milliarden und bald prognostizierte 9 Milliarden Menschen auf der

ganzen Welt mit ihren Waren bedienen zu können.

Die Probleme liegen auf der Hand, doch bisherige Bemühungen zur Klimadiskussion und zur Reduktion des CO₂-Ausstosses auf internationaler Ebene greifen noch nicht richtig. Das globale Konsumverhalten wird die Logistikbranche künftig noch stärker als bislang beeinflussen. Zum Beispiel bedeutet die steigende Anzahl an Internet-Shops, die immer mehr Kunden anziehen, höhere Anforderungen an die Logistik Einkauf und Konsum finden nicht mehr zwingend an einem Ort statt.

Zunehmender Druck auf Logistiker

Die weltweite Distribution umweltneutral zu gestalten, ist sehr schwierig. Zwar liegt der Druck gegenwärtig noch stärker bei den Produzenten. Er wird jedoch zunehmend von den Produzenten auf die Logistiker übergehen, denn die aufgeklärten und dank dem Internet gut informierten Konsumenten geben neben Produkt- und Serviceerfahrungen auch ihr kritisches Wissen über nicht eingehaltene Nachhaltigkeitsversprechen immer häufiger auf öffentlich zugänglichen Social-Media-Plattformen weiter.

Die Menge an Kohlendioxid, die über die gesamte Lieferkette erzeugt wird, hat den Begriff der «Green Logistics» entstehen lassen. Sie ist zusammen mit dem ökologischen Fussabdruck klar Thema Nummer eins in der Diskussion um nachhaltiges Management. Sie wird beflügelt durch weitere Branchenbedürfnisse wie etwa CO₂-reduzierte Systeme, nachhaltige Logistikprozesse, ein optimiertes Flottenmanagement und treibstoffeffiziente Routenplanungen. Aber auch auf politischer Ebene muss das Thema immer wieder aufgegriffen werden. Denn Logistiker agieren über Staatsgrenzen hinweg und sind auf vergleichbare und faire Wettbe-

werbsbedingungen auf globaler Ebene angewiesen.

Sustainability Reports im Rahmen der Geschäftsberichterstattung sollen dabei für mehr Transparenz, eine höhere Vergleichbarkeit und unternehmerische Klarheit sorgen. Je stärker der Druck des Marktes, desto mehr sind Produzenten gezwungen, die gesamte Wertschöpfungskette bis hin zum Rohstofflieferanten auf das Einhalten von Nachhaltigkeitskriterien zu überprüfen.

Nachhaltigkeit muss messbar sein

Unternehmen wollen wissen, was Nachhaltigkeit kostet und welcher Gewinn ihr gegenübersteht. Relevante Zahlen sind aber nicht nur für den Geschäftsbericht wichtig. Denn immer mehr Staaten verankern Sustainability Reports im Gesetz. Wenn es darum geht, entsprechende Anforderungen nachzuweisen,

müssen Carbon Footprints überprüft, Treibhaus-Emissionen gemessen und soziale Errungenschaften getestet werden. Nachhaltigkeit muss messbar sein, darin ist sich die Branche einig. Dies bedeutet letztlich auch, branchenspezifische Key-Performance-Indikatoren (KPI) zu entwickeln, die je nach Geschäftsmodell oder Lieferkette angepasst werden.

Die Realpolitik zeigt indes, dass es sehr schwierig ist, im globalen Luftverkehr einseitig Massnahmen zu ergreifen. So ist der am 1. Januar 2012 in Kraft getretene EU-Emissionshandel für alle Fluggesellschaften - ein eigentliches marktwirtschaftliches Instrument der EU-Klimapolitik - umstritten. Peking hat im Februar erneut Widerstand geleistet, und andere Staaten haben sich auch in diesem Sinne geüsert. Der Europäischen Union wird ein Eingriff in die gesetzliche Hoheit vorgeworfen. Damit wird aber auch der marktwirtschaftliche Anreiz - die Belohnung einer umweltorientierten Produktion und Dienstleistungserstellung - in Frage gestellt.

Betriebswirtschaftlicher Zwang

Nachhaltige Logistik wird sich in Zukunft für die gesamte Wertschöpfungskette aller Industrien lohnen, weil sie schlicht und einfach ein Marktbedürfnis darstellt und somit eine ökonomische Notwendigkeit bedeutet. Die Mechanismen in diesen Prozessen werden sich in den kommenden Jahren noch verfeinern, doch die Zeiten der freiwilligen Handlungen und ideologischen Aktionen sind nun wohl endgültig vorbei. Der Zwang zu Nachhaltigkeit ist eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit, welcher sich alle Beteiligten beugen müssen, wenn sie weiterhin im Markt bestehen wollen.

Marc Ziegler, Sektorkoordinator Transport und Leisure, KPMG Schweiz, Zürich

STUDIE
Beachtliche Fortschritte

Eindrückliche Zahlen Gemäss der Studie «Corporate Sustainability - a Progress Report 2011» von KPMG und der Economist Intelligence Unit verfolgen bereits 62 Prozent von 378 befragten Unternehmen eine Nachhaltigkeitsstrategie, während 32 Prozent eine solche derzeit entwickeln. Das sind speziell für die logistischen Bereiche der Wertschöpfungskette eindruckliche Zahlen. Dennoch stellt sich die Frage, welche Hindernisse eine stärkere Optimierung der Nachhaltigkeit noch bremsen. Die Studie ging dieser Frage auf den Grund.

TOP for your job.

So individuell wie Ihre Anforderungen

Die neuen Linde Elektrostapler im Traglastbereich von 2 bis 5 Tonnen.

- Hohe Performance durch innovative Technik
- Sicherheit und Unterstützung für den Fahrer
- Sparsamer Ressourcenverbrauch
- Grosse Auswahl unter zahlreichen Varianten

Linde Material Handling

Informieren Sie sich jetzt unter www.topforyourjob.ch