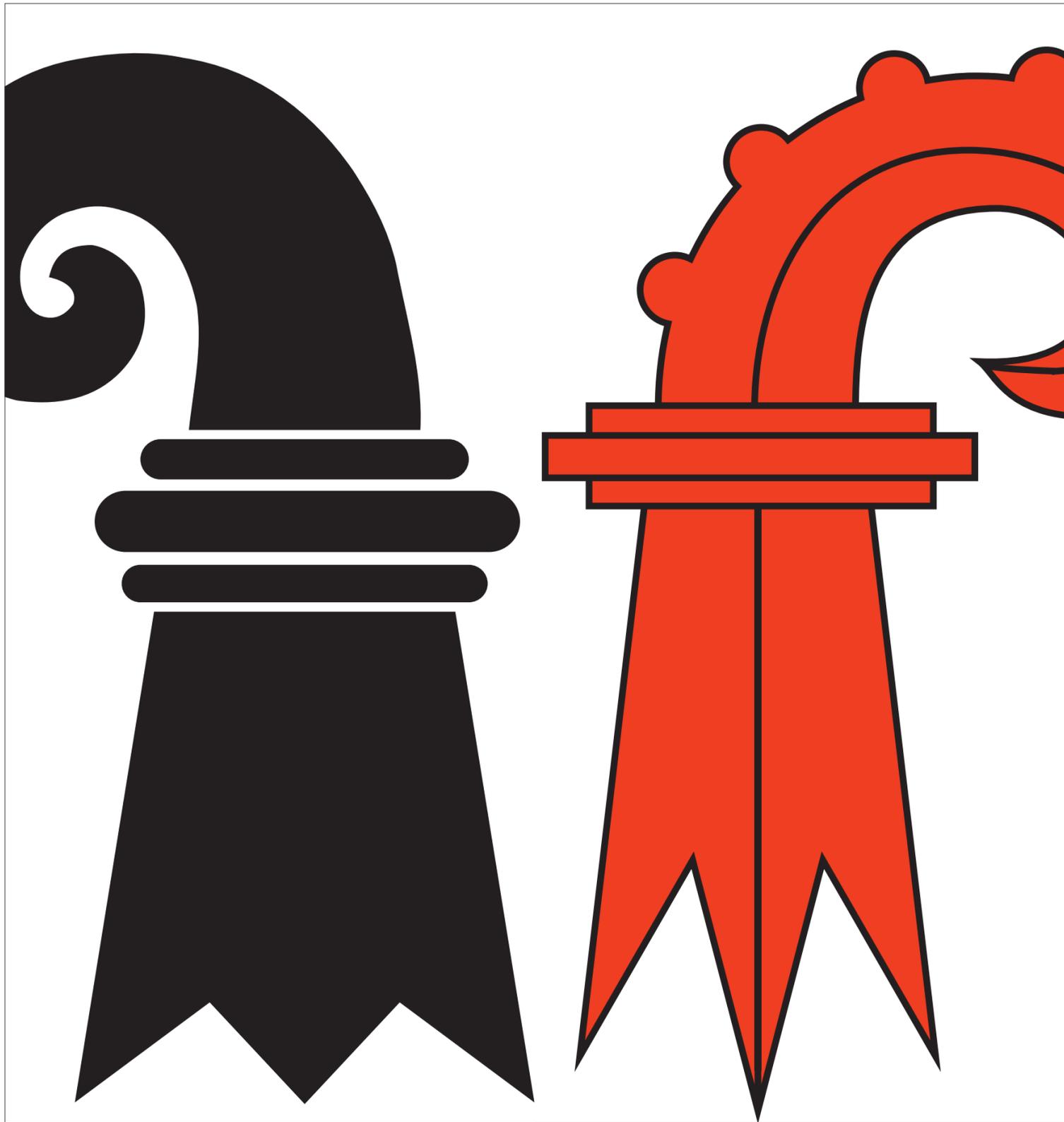


Comeback für das Hafenfest
Nach zehn Jahren Pause laden die Schweizerischen Rheinhäfen wieder zum Volksfest. Seite 48

Special Standort Basel



Basel-Stadt und Basel-Landschaft: Die Logistik ist für den Trinationalen Eurodistrict Basel überlebenswichtig – sie steht für eine Wertschöpfung von 3 Milliarden Franken.

Das Logistik-Tor zur Welt

Wirtschaftsförderung 34 Prozent aller Importe und Exporte des Landes laufen über Drehscheiben in Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Fast ein Drittel davon wird in den Schweizerischen Rheinhäfen umgeschlagen.

NORMAN C. BANDI

Zwischen den Wirtschaftsmetropolen Zürich und Genf geht der Grossraum Basel oft vergessen – abgesehen von den Multis der Chemie- und Life-Sciences-Industrie wie Novartis, Roche, Syngenta und Co. Dabei haben die Halbkantone Basel-Landschaft (BL) und Basel-Stadt (BS) als Standort für in- und ausländische Unternehmen einiges zu bieten.

Ein Wirtschaftszweig, der das bereits realisiert hat, ist die Logistikbranche. Sie beschäftigt hier rund 18000 Menschen. Dies hat nicht nur mit der Wertschöpfung von 3 Milliarden Franken zu tun, sondern vor allem mit dem Stellenwert des Drei-

länderecks für den Schweizer Aussenhandel. Ein Löwenanteil dessen passiert die Region. 34 Prozent der Ein- und Ausfahrten laufen über hiesige Drehscheiben. Laut der Handelskammer Beider Basel (HKBB) sind es 33 Prozent der Exporte und 35 Prozent der Importe.

Martin Dätwyler, stellvertretender Direktor der HKBB, des bikantonalen Verbandes für die Wirtschaftsförderung und Standortpolitik, erklärt: «Als Grenzregion im Dreiländereck ist Basel als Nachbar von Frankreich und Deutschland die wichtigste Logistikkreuzung der Schweiz – 20 Millionen Tonnen Güter werden jährlich über die Basler Grenzen via Schweizerische Rheinhäfen, den Euro-

Airport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie über das Strassen- und Schienennetz in die Schweiz ein- und ausgeführt.»

Die zentrale Bedeutung der beiden Halbkantone lässt sich für das vergangene Jahr auch pro Kopf nachweisen. Mit Exporten für 257 484 Franken pro Einwohner (national: 26 098) ist BS unangefochten nationaler Spitzenreiter – das bei einer aktuellen Wohnbevölkerung von 195 784 Personen. Das Gleiche gilt bei den Importen für BL mit dem Höchstwert von 51 950 Franken pro Einwohner (national: 22 896) – das bei einer aktuellen Wohnbevölkerung von 280 417 Personen.

Eine Hauptrolle in diesem Kontext spielen die Schweizerischen Rheinhäfen.

2013 wurden über die drei Häfen in Basel-Kleinhüningen, Birsfelden BL und Muttenz BL total 6,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. «Rein Volumenmässig waren es rund 12 Prozent des schweizerischen Warenimports und -exports», sagt Direktor Hans-Peter Hadorn. Der einzige Frachthafen des Landes konnte dadurch seinen Jahresgewinn um 9,5 Prozent auf 8,1 Millionen Franken steigern.

Zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Rheinhäfen für die Schweiz ergänzt Verwaltungsratspräsident Benedikt Weibel: «Weniger als 30 Prozent der Güter kommen aus der oder gehen in die Nordwestschweiz.» Fast drei Viertel seien für den Rest des Landes bestimmt.

Benedikt Weibel pro «Hafen 2020»

Der ehemalige Konzernchef der SBB macht sich jetzt als Verwaltungsratspräsident für die Zukunft der Rheinhäfen stark.

SEITE 43

100 Dienstleister in den Rheinhäfen

Auf dem Gelände sind rund 2000 Personen tätig, etwa für Rhenus Alpina, SBB Cargo oder Swissterminal.

SEITE 45

Expansionsprojekt Basel Nord harzt

Die Realisierung schien Formsache. Nun gibt es Kontroversen um das neue Becken und den neuen Terminal.

SEITE 47

Mehr als 20 Basler Milliardenkonzerne

Landkarte mit Zahlen und Fakten zu Beider Basel sowie der 25 umsatzstärksten Firmen pro Halbkanton.

SEITE 51

Proaktive Förderer für den Grossraum

BaselArea als globale Ansiedlungshilfe und neuer Logistikcluster der Handelskammer Beider Basel im Porträt.

SEITE 52

VERANTWORTLICH FÜR DIESEN SPECIAL: NORMAN C. BANDI

FOTO-PORTFOLIO

Die Bilder zeigen die drei Standorte der Schweizerischen Rheinhäfen in Basel-Kleinhüningen, Birsfelden BL und Muttenz BL – sie sind ein zentraler Hub der Kantone Basel-Landschaft (BL) und Basel-Stadt (BS) sowie der ganzen Schweiz.

Fotos: Martin Heimann



Impressum Redaktion und Verlag, Axel Springer Schweiz, Föhrli-Strasse 70, 8021 Zürich

FREIE FLÄCHEN
ZU VERMIETEN:

ZENTRAL

VERNETZT

KOMPAKT

TRENDY

WWW.CLARAHUUS.CH

Wincasa AG
Immobilien Dienstleistungen
Hardstrasse 11
CH-4020 Basel
Phone +41 61 270 90 70

wincasa 
Immobilien-Dienstleistungen



Hafen Basel-Kleinmünchen: Das Dreiländereck Schweiz-Frankreich-Deutschland manifestiert sich seit 2007 in der trinationalen Hafenkooperation RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil.

«Versorgungsader für unser Land»

Benedikt Weibel Der Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Rheinhäfen über die wirtschaftliche Bedeutung der drei Umschlagplätze in Basel, Birsfelden BL und Muttenz BL.

INTERVIEW: MARIANNE RUPP

Sie sind seit sechseinhalb Jahren Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Rheinhäfen. Wie kam es dazu, dass Sie vom höchsten leitenden operativen Bänhler des Landes zum obersten strategischen Hafearbeiter der Schweiz geworden sind?
Benedikt Weibel: Das Mandat wurde mir angetragen. Die Rheinhäfen sind ein Logistikgeschäft wie die Bahnen. Mein Auftrag hier stellt gewissermassen eine Verbindung zu meinem früheren Leben dar, als ich CEO der SBB war.

Was fasziniert Sie an der Schifffahrt?
 Als ich ein Bub war, las ich das Buch «Hans, der junge Rheinschiffer». Die Schifffahrt hat mich schon damals fasziniert, weil sie etwas mit der grossen weiten Welt zu tun hat, obwohl es sich in Basel um Binnenschifffahrt handelt. Natürlich bedeutet Schifffahrt auch Verkehr und damit beschäftige ich mich nun seit 36 Jahren, das gefällt mir einfach.

Die Schweizerischen Rheinhäfen wurden 2008 aus zwei kantonalen Gesellschaften gegründet und beschäftigen heute rund 40 Mitarbeitende. Was ist deren Funktion?
 Wir sind für die langfristige Entwicklung des Logistikstandorts Hafen verantwortlich. Im Auftrag Beider Basel verwalten und bewirtschaften wir ein 1,2 Quadratkilometer grosses Terrain. Das heisst, wir vergeben Baurechte, betreuen die fast 100 Hafenfirma, sind für die Sicherheit verantwortlich und kümmern uns um politische und rechtliche Rahmenbedingungen.

Gilt das auch für den Güterumschlag?
 Nein. Die Rheinhäfen werden nach dem Landlord-Prinzip betrieben.

Was ist das Landlord-Prinzip?
 Das bedeutet, wir sind für das Infrastrukturmanagement verantwortlich, nicht aber für den Betrieb und Umschlag.

Wie sehen Ihre Entwicklungspläne für die Infrastruktur aus?
 2008 diskutierten wir intensiv über die langfristige Entwicklung der Rheinhäfen. Wir haben entschieden, dass wir die Nutzung stärker konzentrieren wollen. Das heisst, gefährliche Güter sollen nicht mehr über das ganze Areal verteilt werden, sondern sich im Auhafen Muttenz konzentrieren. Im Hafen Birsfelden sollen wertschöpfende Aktivitäten angesiedelt

werden. Dort steht bereits ein Montagewerk der ABB. Schon 2008 haben wir das Hauptproblem erkannt: Der Umschlag der Container ist ineffizient, vor allem vom Schiff auf die Bahn.

Warum ist der Umschlag ineffizient?
 Auf dem ganzen Areal ist es nicht möglich, einen Zug in voller Länge hinzustellen, damit die Güter umgeladen werden können. Heute kann man nur kleine Wagengruppen beladen und muss danach den Zug zusammenstellen. Das ist ineffizient und teuer.

Wie sieht die Lösung aus?
 Wir bauen einen neuen, leistungsstarken Terminal, das Hafenbecken 3, wo der Zug in seinen ganzen 700 Metern Länge Platz hat. Zudem ist die Autobahn in der Nähe. Dieses neue, trimodale Hafenbecken, das den Umschlag auf alle drei Verkehrsträger – Schiff, Bahn, Lastwagen – ermöglicht, wird uns helfen, die Containerlawine, die auf uns zurollt, zu bewältigen.

Was meinen Sie mit Containerlawine?
 Wenn man wissen will, was auf uns zukommt, muss man nach Rotterdam gehen.



Der Verkehrsexperte

Name: Benedikt Weibel
Funktion: Verwaltungsratspräsident, Schweizerische Rheinhäfen, Basel
Alter: 67
Wohnort: Muri BE
Ausbildung: Dr. rer. pol., Universität Bern; diplomierter Bergführer

Der Mensch Benedikt Weibel war 29 Jahre für die SBB tätig, von 1993 bis 2006 als deren CEO. 2007/08 war er Delegierter des Bundesrats für die Euro 08, die Fussball-Europameisterschaft. Heute ist der gebürtige Thuner Honorarprofessor für «Praktisches Management» an der Universität Bern und Profi-Verwaltungsrat.

Das haben wir mit dem Verwaltungsrat getan. Der Hafen von Rotterdam hat einen jährlichen Güterumschlag von rund 450 Millionen Tonnen und er hat Kapazitäten für rund 20 Millionen Container. Nun wird ein neuer Hafen ins Meer hinaus gebaut, der zusätzliche Kapazitäten für rund 15 Millionen Container pro Jahr haben wird.

Werden alle diese Güter mit Schiffen weitertransportiert?
 Nicht alle. Aber es findet momentan ein Strukturwandel statt: Die Seehäfen setzen im Hinterlandverkehr – und die Schweiz gilt als Hinterland zu Rotterdam – immer mehr auf die Binnenschifffahrt. Angesichts dieser Mengen, die auf uns zukommen, haben wir den Ausbau als einen nötigen und wichtigen Entwicklungsschritt beschlossen. Die sogenannte Hafenentwicklung 2020 sichert die volkswirtschaftliche Bedeutung der Rheinhäfen.

Welche Bedeutung haben die Rheinhäfen im nationalen Kontext?
 Jährlich passiert ein Gütervolumen von 6 bis 7 Millionen Tonnen die Häfen und rund 12 Prozent aller eingeführten Güter erreichen unser Land über den Wasserweg. Aber weniger als 30 Prozent der transportierten Güter kommen von der oder gehen in die Nordwestschweiz. Das heisst, fast drei Viertel sind für die übrige Schweiz bestimmt. Die Häfen haben also für das ganze Land eine grosse Bedeutung.

Wird deshalb oft von der Drehscheibe Basel gesprochen?
 Man redet verkehrstechnisch von der Drehscheibe Basel, weil alle drei Verkehrsträger zusammenkommen: Der Rhein, die Autobahn Nord-Süd, die Bahnen auf beiden Seiten des Flusses. Für die Bahn befindet sich in Basel sogar der komplexeste Raum, weil aus dem Dreiländereck alle Züge dort durchfahren. Nicht zufällig haben viele Logistikfirmen ihren Standort hier. Basel hat eine sehr hohe Wertschöpfung – was von der übrigen Schweiz nicht immer ganz so wahrgenommen wird.

Sind die Rheinhäfen zu wenig bekannt?
 Es ist tatsächlich ein Problem, dass die Rheinhäfen zwar in der Nordwestschweiz sehr bekannt sind, in der übrigen Schweiz leider weniger wahrgenommen werden. Dabei sind sie eine wichtige Versorgungsader für unser Land. Als beispielsweise vor ein paar Jahren die grösste Schweizer Erdölraffinerie in Cressier ausgefallen ist und

gleichzeitig ein Streik in Frankreich stattfand, gab es trotzdem keine Versorgungsschwierigkeiten, weil die ganzen Erdölimporte über den Rhein kamen.

Basel liegt im Dreiländereck. Wie sieht die Zusammenarbeit der Rheinhäfen mit Deutschland und Frankreich aus?
 Seit 2007 gibt es die trinationale Hafenkooperation RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil. Diese Arbeitsgruppe verfolgt eine

«Basel hat eine sehr hohe Wertschöpfung – was von der übrigen Schweiz nicht immer so wahrgenommen wird.»

Reihe gemeinsamer Ziele, unter anderem abgestimmte Marketing- und Kommunikationsaktivitäten. Die Rheinhäfen halten übrigens eine Beteiligung von 37 Prozent am deutschen Hafen Weil.

Schifffahrt, Bahn und Autoverkehr – was machen die Rheinhäfen in Bezug auf den Umwelt- und Gewässerschutz?
 Dazu gibt es klare Vorgaben und Auflagen, die wir einhalten. Neu wird diskutiert, ob die Schiffe künftig mit Liquefied Natural Gas (LNG), also flüssigem Erdgas, betrieben werden können. Das hätte in Bezug auf die Emissionen gegenüber dem Dieselmotor einen positiven Effekt. Zurzeit wird ein Schiff als Prototyp umgebaut. In Basel besitzen wir zudem ein Bilgenentöler- und Ölwehrboot. Es wird eingesetzt, um öl- und fetthaltige Schiffsabfälle einzusammeln. Es ist somit für den Umwelt- und Gewässerschutz zuständig.

Werden im Verlauf der Hafenentwicklung 2020, gerade auch mit dem neuen Becken, die Rheinufer aufgewertet?
 Wir haben die klare Aufgabe, den Hafen effizient zu betreiben und ihn für die Zukunft vorzubereiten. Das ist eine verkehrspolitische Aufgabe. Wenn die Entwicklung des Hafens zur Folge hat, dass Terrain freigelegt wird, ergibt sich daraus sicher eine Entwicklungschance für die Stadt. Das sind aber Stadtprojekte und die gehören nicht zu unseren Aufgabenbereichen.

Wie gut ist die lokale Bevölkerung über die Hafenentwicklung 2020 informiert?
 Die lokalen Medien berichten intensiv über die Rheinhäfen, und die Bevölkerung ist stark mit den Häfen verbunden.

Sie gehören in Basel einfach zum Leben. Ausserdem gibt es bald ein grosses Hafenfest.

Wann und wozu findet ein Hafenfest statt?
 Vom 12. bis 14. September 2014 öffnen wir die Türen des Stadthafens Kleinmünchen. Besucher können an Orte, die sonst für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind. Wir wollen die Bevölkerung für die Bedeutung der Rheinschifffahrt und die Hafenlogistik sensibilisieren. Es lässt sich vor Ort besser verstehen, warum die Rheinhäfen ein wichtiger Wirtschaftsstandort für die Schweiz sind, wie viele Unternehmen und Arbeitsplätze hier angesiedelt sind. Und nicht zuletzt soll die Bevölkerung verstehen, dass die Rheinhäfen das Tor zu den Weltmeeren sind.

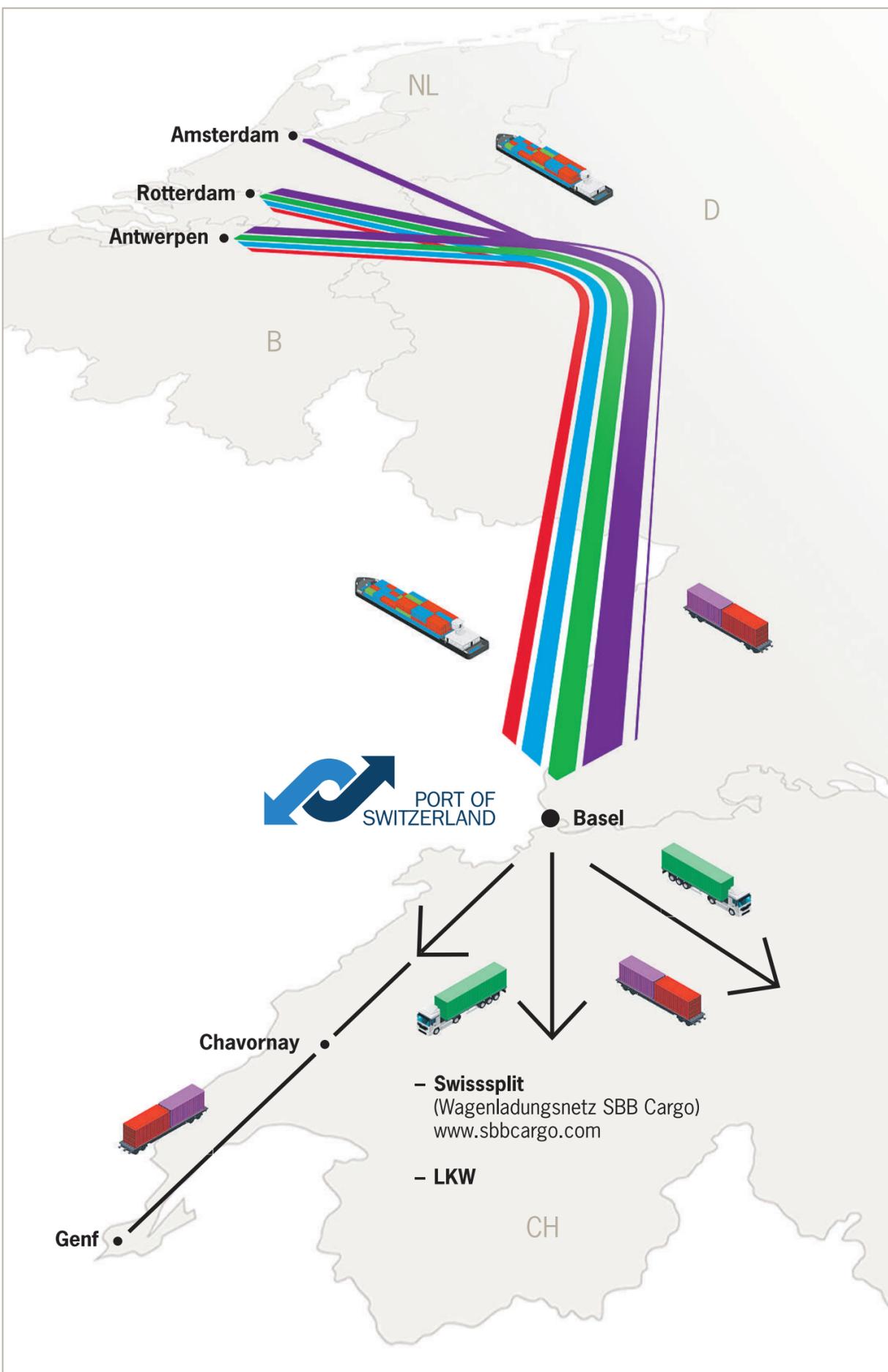
Welche Attraktionen bietet das Hafenfest?
 Es gibt eine grosse Schiffsparade, ein Sportprogramm, so unter anderem mit Wakeboarding, viele Besichtigungsmöglichkeiten und Festzelte mit Verpflegungsständen. Einer der Höhepunkte dürfte wohl das trinationale Open Air werden.

Zehn Jahre lang hat es kein solches Fest mehr gegeben. Wären die Rheinhäfen nicht besser im Bewusstsein der Bevölkerung verankert, wenn es alle drei Jahre stattfinden würde?
 Ich bin froh, findet es nicht so oft statt, es ist eine relativ teure Angelegenheit. Aber wir organisieren jedes Jahr ein sogenanntes «Haafemähli». Zu diesen Treffen kommen jeweils rund 200 Leute aus Politik und Wirtschaft, es gibt Informationen zu den Häfen, Podiumsgespräche, und es ist ein unterhaltsames Zusammensein.

Wie sieht Ihre persönliche Zukunft bei den Schweizerischen Rheinhäfen aus?
 Da muss ich nochmals in unseren Statuten nachlesen, denn es gibt ja eine Alters- und Amtszeitbeschränkung. Ich denke, mein Engagement wird wohl noch etwa zwei Jahre dauern.

Hat Ihnen dieses Mandat Spass gemacht?
 Sehr sogar, und es macht immer noch Spass. Obwohl wir nun in einer schwierigen Phase sind. In Bezug auf das neue Hafenbecken und den trimodalen Terminal gilt es nun, all die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten – Bund, Kanton, SBB, Hafenwirtschaft – unter einen Hut zu bringen. Das ist eine Herausforderung, die ich gerne annehme.

Worldwide Connected



Containernetzwerk

Schiffabfahrten:

Contargo	4 x wöchentlich www.contargo.net
Danser	3 x wöchentlich www.danser.ch
Blue Arrow Line	2 x wöchentlich www.bluearrowline.ch
Tango Shipping Line	2 x wöchentlich www.tangoshippingline.ch
Übrige	1–3 x wöchentlich

Bahnabfahrten:

Contargo	3 x wöchentlich (via Emmerich) www.contargo.net
-----------------	--

Die Schweizerischen Rheinhäfen sind der Knotenpunkt am Güterverkehrs-Korridor Rotterdam-Basel-Genua. Jährlich werden in den drei Hafenteilen in der Region Basel sieben Millionen Tonnen Güter und 100 000 Container umgeschlagen, das entspricht zwölf Prozent aller Schweizer Importe. Eine exzellente Anbindung auf Schiene und Strasse ermöglicht den Transport von Gütern aller Art. 80 Hafenfirnen stellen Lagerkapazitäten für Container sowie Schütt-, Stück- und Flüssiggüter zur Verfügung.

Schweizerische Rheinhäfen

Basel Kleinhüningen
Birsfelden
Auhafen Muttenz

Tel. +41 61 639 95 95
info@portof.ch
www.port-of-switzerland.ch



Ein Achtel der Importe per Schiff

Hafenlogistik Die Schweizerischen Rheinhäfen sind die grösste Drehscheibe für den Güterumschlag im Land. Auf dem Gelände sind 100 Dienstleister aktiv.

PIRMIN SCHILLIGER

Geräusche von schepperndem Metall dringen hinauf zur Aussichtsplattform des Bernoulli-Silos. Zirka 50 Meter über dem Boden fällt der Blick auf das Dreiländereck und auf den von Lagergebäuden, Hallen und Gleisen gesäumten Hafen Basel-Kleinhüningen, einer von drei Standorten der Schweizerischen Rheinhäfen. Auf dem Gelände werden rund 2000 Menschen beschäftigt.

Unter uns greift sich ein Kran aus einem Waggon Schrott und lässt ihn nach einer eleganten Drehung in einen Schiffsbauch poltern. Am Rande des Hafenbeckens rollt ein stählerner Koloss auf einem Containerterminal. Nach welchem Plan er die Behälter verteilt, können wir nicht aufschlüsseln. Aus der Distanz sieht alles spielerisch aus. Die Maschinen ähneln steifen Insekten, die Rangiergleise mit den Waggons Ameisenstrassen. Aufschriften wie Hapag-Lloyd, Hanjin oder Maersk



«Wir werden weiter substantielle Investitionen tätigen.»

Peter Widmer
CEO, Rhenus Alpina, Basel

deuten an, dass Überseeexporte aus der ganzen Welt den Weg nach Basel gefunden hat: Maschinen, Elektrogeräte, Möbel, Schuhe, Kleider, Nahrungsmittel ...

Gerne würde man wissen, was in jedem einzelnen Container steckt. Kein Geheimnis ist, was sich unter unseren Füßen zwischen den roten Backsteinmauern auftürmt. Die Kammern des in den 1920er-Jahren erbauten Bernoulli-Silos sind gefüllt mit Weizen aus Kanada, Soja aus Brasilien oder Reis aus Thailand.

Vom Wasser zur Schiene

An die 100 Firmen sind auf dem Hafengelände aktiv, und alle sind sie irgendwie mit dem Warenfluss beschäftigt. Die Schweizerischen Rheinhäfen koordinieren die Abläufe. Sie sorgen dafür, dass an diesem Logistikstandort zwischen den beteiligten Unternehmen alles zusammenspielt und auch der Schiffsverkehr reibungslos läuft. Über die Bedeutung des Hafens lässt Direktor Hans-Peter Hadorn keine Zweifel: «Die Achse Rotterdam-Basel-Genua ist der wichtigste europäische Güterverkehrskorridor. Und Basel ist eine natürliche Schnittstelle in diesem Verkehrssystem, weil hier die schiffbare Rheinroute endet.» Was von den Seehäfen in Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam über rund 900 Kilometer in vier Tagen flussaufwärts transportiert wird und weiter südwärts soll, muss am nördlichen Eingangsportaal zur Schweiz zwingend umgeladen werden. Mehr als zwei Drittel der Güter, die über die Rheinhäfen abgewickelt werden, nimmt die Bahn auf.

Für sechs Siebtel der Frachtmenge via Schiene ist SBB Cargo verantwortlich. Lediglich kleinere Mengen befördern BLS

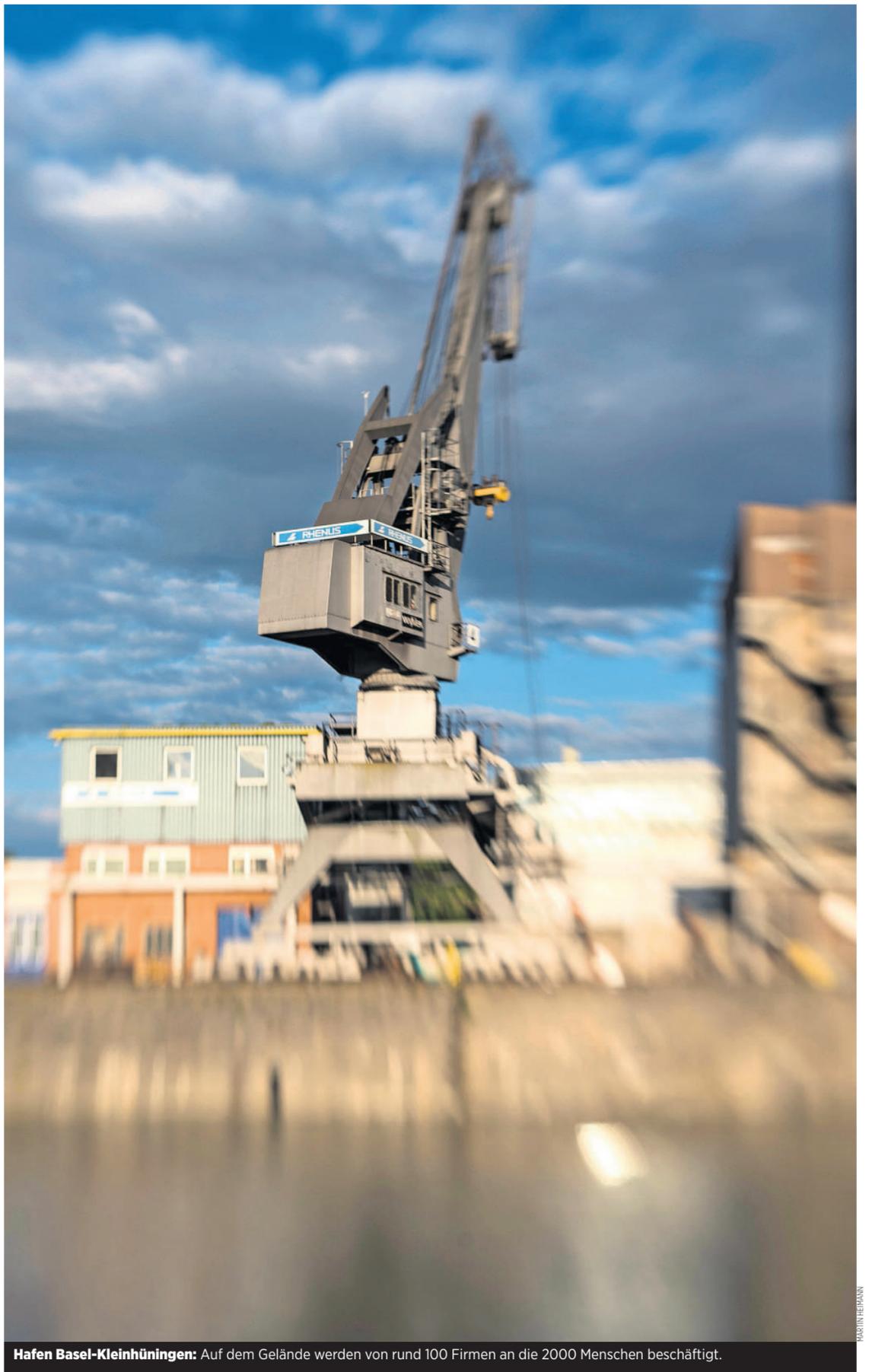
Cargo und DB Schenker. «Wir holen und bringen Waggons in die Rheinhäfen, rangieren und stellen Züge zusammen», sagt Christoph Rytz, Sprecher von SBB Cargo. Über 8000 Züge waren es im vergangenen Jahr, mit denen SBB Cargo rund 4,7 Millionen Tonnen in die gesamte Schweiz transportierte. Gewisse Frachten werden auch in den Transitverkehr auf die Nord-Süd-Achse eingeschleust. Schrott aus Deutschland zum Beispiel, mit dem norditalienische Stahlwerke beliefert werden. Kurzfristig übernimmt die Bahn auch die Funktion eines rollenden Zwischenlagers. «Das gilt vor allem für Container und Massengüter», so Rytz. Etwa 30 Prozent der Ware gelangt von den Schiffen auf Lastwagen, die ihre Fracht dann vor allem in der Nordwestschweiz feinverteilen.

Rekordjahr mit Containern

2013 wurden über die Rheinhäfen total 6,8 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. «Rein volumenmässig waren es rund 12 Prozent des schweizerischen Warenimports und -exports», ergänzt Hadorn. Anteilsmässig noch bedeutender ist der Containerverkehr: Ein Viertel des gesamten landesweiten Umschlages mit den grossen Behältern erfolgt in den Rheinhäfen. Im vergangenen Jahr waren es 117 535 Container – ein Rekord. Davon wurden 105 000 Behälter im Schiffsverkehr, der Rest im Bahnverkehr registriert.

Der Umschlag ist eine Aufgabe für Spezialisten wie Swissterminal. Der Marktführer in diesem Bereich betreibt hierzulande an vier Standorten Anlagen. Er hat 2013 über die Hälfte der wasserseitigen Umschlagsmengen an Containern in Basel-Kleinhüningen über seinen trimodalen Terminal im Hafenbecken 1 abgewickelt. Zum Kerngeschäft von Swissterminal gehören weiter die Lagerung von Behältern sowie deren Vermietung und Verkauf. Verwaltungsratspräsident Roman Mayer betont: «Wir sind der einzige unabhängige Terminalbetreiber in den Basler Rheinhäfen und genau aus diesem Grund der bevorzugte Partner für zahlreiche weitere hier aktive Operateure.»

Während hinter Swissterminal ein auf den Containerumschlag fokussiertes Familienunternehmen steckt, gehört die Konkurrentin Contargo zur europaweit tätigen Rhenus Group. Der deutsche Milliardenkonzern ist nebst SBB Cargo wohl der wichtigste und zweifelloste Akteur in den Rheinhäfen. Er bietet hier die ganze Palette von Logistikdienstleistungen an. «Das Spektrum umfasst neben dem Transport auf dem Wasser oder auf Schiene und Strasse einen effizienten Umschlag sowie die Lagerung von Massen- und Stückgütern», erklärt Peter Widmer, CEO der Schweizer Tochter Rhenus Alpina. Das Unternehmen verfügt über moderne Einrichtungen, mit denen es alle Anforderungen der Hafenlogistik erfüllt. Nebst zwei trimodalen Terminals gehören dazu Lagerkapazitäten für 3600



Hafen Basel-Kleinhüningen: Auf dem Gelände werden von rund 100 Firmen an die 2000 Menschen beschäftigt.

Container, zwei Anlegeplätze für Schiffe, eigene Containerschiffe, Eisenbahn- und Lastwagen-Waagen, Silos mit einer Kapazität von 140 000 Tonnen – allein schon für Agrargüter – sowie gedeckte und offene Lagerflächen. Das gute Jahr 2013 in den Rheinhäfen schlug sich ebenfalls in den Zahlen der Rhenus Alpina nieder. Die Tochter Contargo steigerte die Menge der transportierten Container im Vergleich zum Vorjahr um 10 Prozent. Die Lagerauslastung von Rhenus Port Logistics lag bei über 80 Prozent. Volumenwachstum zeichnete man auch im Schrottggeschäft,

im Stahlbereich, bei Sand und Kies sowie in der Sparte Recycling. Im laufenden Jahr erwartet Widmer ein vorsichtiges Wachstum. «Wir werden weiter substantielle Investitionen tätigen mit dem Ziel, die Gruppe zu stärken und den Anforderungen unserer Kunden und Märkte langfristig entsprechen zu können», so der CEO.

Sonderfaktor Mineralöl

Dass 2013 über den gesamten Güterumschlag gesehen in den Rheinhäfen kein absolutes Rekordjahr wurde, hängt mit einem Sonderfaktor im Vorjahr zusam-

men. Aufgrund des vorübergehenden Stillstands der Raffinerien in Cressier NE und Collombey VS mussten 2012 viel grössere Mengen Mineralölprodukte eingeführt werden. Die Raffinerien arbeiteten im vergangenen Jahr jedoch wieder normal, und die in den Häfen umgeschlagenen Zusatzmengen fielen wieder weg. Der Bereich flüssige Treib- und Brennstoffe bleibt aber mit einem Anteil von 45 Prozent am gesamten Umschlag die bedeutendste Gütersparte. Ein Drittel des in der Schweiz verbrauchten Mineralöls wird über den Rhein eingeführt. Alle grossen Mineralölhändler haben denn auch ihre Tanklager in den Rheinhäfen.

Weiter werden in Basel grosse Mengen an Massengütern wie Nahrungs- und Futtermittel, Dünger, Aluminium, Eisen, Stahl, Buntmetalle, Zellstoffe und chemische Erzeugnisse umgeladen, gelagert und verschoben. Im Detail waren es über 800 000 Tonnen landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungs- und Futtermittel sowie rund 420 000 Tonnen Eisen, Stahl und Buntmetalle. Die hauptsächlich für den Export in Containern verladene chemischen Produkte erfuhr 2013 mit einem Wachstum von 19 Prozent ebenfalls einen neuen Höchststand. Absolut waren es über 146 000 Tonnen. Alle grösseren Futtermittel- und Düngerimporteure, Eisen-, Stahl- und Metallhändler der Schweiz sind mit Lagerhallen und Silos in den Rheinhäfen präsent.

STANDORTE

Arbeitsteilung im Dreiländereck

Schweizerische Rheinhäfen Die 2008 gegründeten Schweizerischen Rheinhäfen bestehen aus drei Hafenteilen in den Kantonen Basel-Landschaft (BL) und Basel-Stadt (BS). In Basel-Kleinhüningen, Birsfelden BL und Muttenz BL werden rund 12 Prozent aller Importe in die Schweiz umgeschlagen, die aus aller Welt via die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam über den Rhein ihren Weg hierher finden.

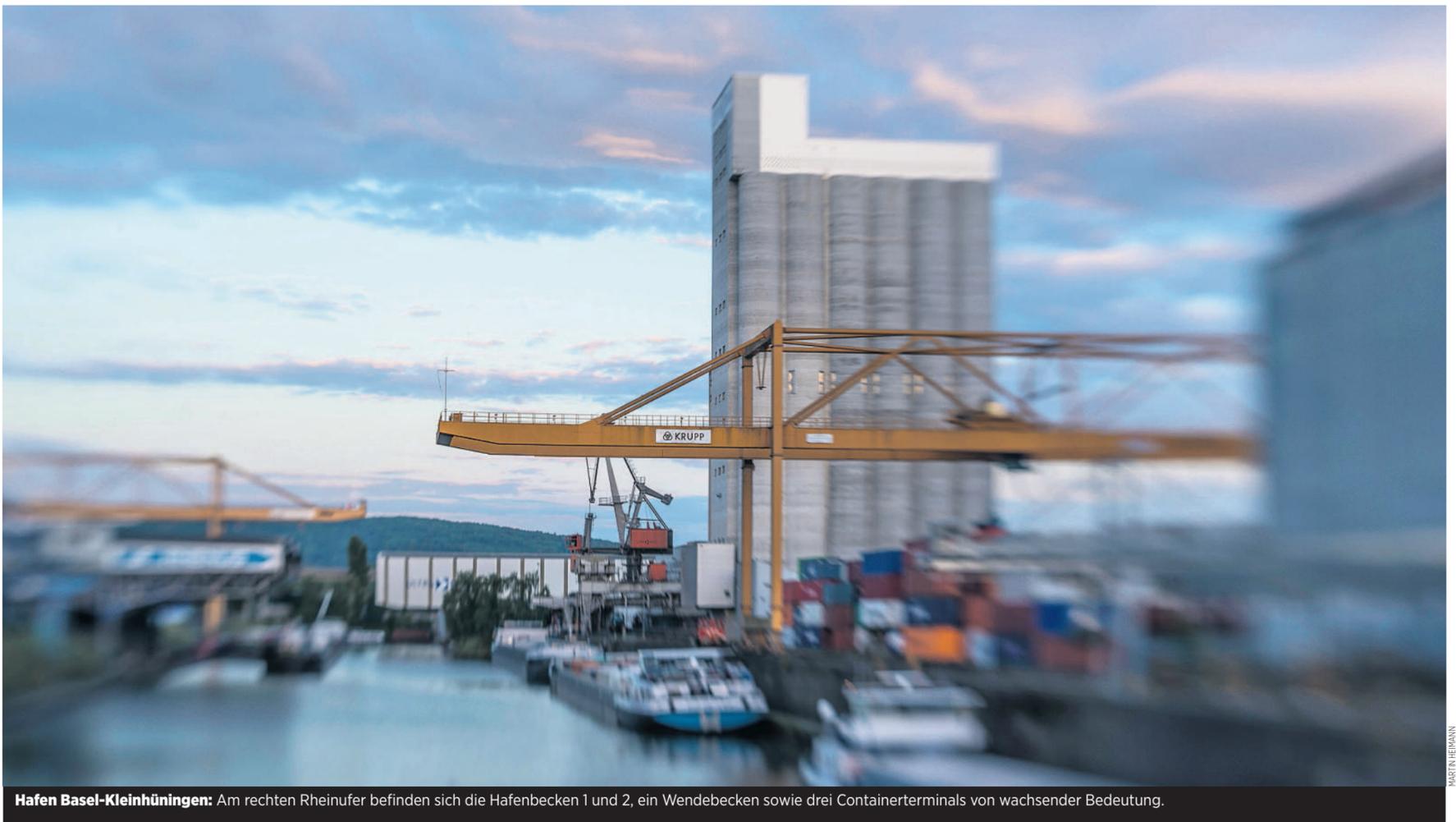
Basel-Kleinhüningen Am rechten Rheinufer befinden sich die Hafeneinrichtungen.

becken 1 und 2 sowie ein Wendebecken. Im Hafen Basel-Kleinhüningen (Fläche: 701 091 m²) steht der Containerumschlag über drei Terminals im Mittelpunkt. Aber auch klassische Trockengüter wie Schrott, Stahl und Aluminium oder flüssige Treib- und Brennstoffe werden hier gelöscht und umgeladen.

Birsfelden BL Der linksrheinische Hafen Birsfelden (Fläche: 420 479 m²) ist vor allem auf den Umschlag und die Lagerung von Stahl und Metallen im Verbund mit Produktionsanlagen und

trimodaler Logistik zwischen Schiene, Bahn und Strasse spezialisiert. Weiter passieren auch Trockengüter, Container sowie Mineralöl diesen Standort.

Muttenz BL Im linksrheinischen Auhafen Muttenz (Fläche: 458 136 m²) sind es besonders die flüssigen Treib- und Brennstoffe, die umgeschlagen sowie gelagert werden. Weitere Güter sind Speiseöl, Dünger, Tonerde oder verschiedene Trockenwaren und -güter. Eine Spezialität in diesem Hafen ist zudem die Bearbeitung von Schwergut.



Hafen Basel-Kleinhüningen: Am rechten Rheinufer befinden sich die Hafenbecken 1 und 2, ein Wendebassin sowie drei Containerterminals von wachsender Bedeutung.

Basel Nord im Gegenwind

Hafenexpansion 170 Millionen Franken soll ein neues Terminal kosten. Nun droht es an Widerständen zu scheitern.

PIRMIN SCHILLIGER

Mit einem dritten Hafenbecken, dem sogenannten Terminal Basel Nord im Hafen Basel-Kleinhüningen, möchten die Schweizerischen Rheinhäfen zusammen mit SBB Cargo die Kapazitäten für den Containerumschlag erhöhen. Die Realisierung des Projekts schien lange Zeit bloss Formsache. In den letzten Monaten sind aber zwei Kontroversen rund um die Frage der künftigen Betreiber und des richtigen Standorts entstanden.

Der Warenfluss auf den Weltmeeren wächst unaufhaltsam. Der Seehafen Rotterdam baut folglich seine Kapazitäten massiv aus – und die Binnenhäfen im Hinterland geraten in Zugzwang. Zudem gibt es nicht nur in der Schweiz, sondern auch in der Europäischen Union (EU) politische formulierte Verlagerungsziele: Bis 2030 sollen ab den Häfen Rotterdam und Antwerpen mehr als 40 Prozent des Warenverkehrs über die Binnenschifffahrt erfolgen. Die aktuelle Logistikmarktstudie der Universität St. Gallen (HSG) im Auftrag des Fachverbands GS1 Schweiz kommt zum Schluss, dass sich der Containerverkehr zwischen den ausländischen Nordhäfen und den Schweizerischen Rheinhäfen in den nächsten 10 bis 20 Jahren verdoppeln bis verdreifachen wird.

«Die Nachfrage nach weiteren Umladungskapazitäten vom Schiff auf die Bahn wird massiv steigen», sagt Hans-Peter Hadorn, Direktor der Rheinhäfen. Er will die Stellung als führende Umschlagsplattform der Schweiz auch in Zukunft

behaupten und weiter ausbauen. Geplant ist im Hafen Basel-Kleinhüningen deshalb ein drittes Hafenbecken mit einem trimodalen Terminal für die Verkehrsträger Schiff, Bahn und Lastwagen. Die Rheinhäfen und SBB Cargo wollen das Vorhaben gemeinsam realisieren. Sie rechnen im Vollausbau mit Kosten von mindestens 170 Millionen Franken.

Nationaler Quantensprung

Konkret geht es beim Terminal Basel Nord um das Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs der Deutschen Bahn. Dieses gilt als idealer Logistikstandort, liegt es doch direkt am Bahnkorridor und an der Autobahn. Das neue Hafenbecken 3 soll über eine Verlängerung des Wasserweges unter der Autobahn hindurch via das Hafenbecken 2 mit dem Rhein verbunden werden. Das neue Hafenbecken 3 wird 330 Meter lang und zwei Liegeplätze für 135 Meter lange Schiffe bieten. Auf dem Terminal werden fünf Portalkräne im Einsatz stehen und mit sechs Gleisen für einen effizienten Warenumschlag sorgen. Selbst grosse Rheinschiffe mit Frachten von über 300 Containern – rund 150 Lastwagen oder zwei normale Güterzüge – können so speditiv entladen werden.

«Dank der Länge des Hafenbeckens und der Gleise kann die gesamte Schiffsfracht auf bis zu 750 Meter lange internationale Züge umgeladen werden, und zwar ohne grosse Rangierbewegungen», sagt Christoph Rytz, Sprecher von SBB Cargo. Heute müssen die Züge, weil die Gleise an den Piers lediglich 150 bis 200 Meter lang sind, zuerst geteilt und dann mühsam wieder zusammengekuppelt werden. Hadorn

spricht von einem «Quantensprung». Denn mit Basel Nord könnten die Kapazitäten für den Umschlag auf jährlich 300 000 Container mehr als verdoppelt werden. Vorgesehen sind auf dem Areal überdies Stellplätze für 2500 Container und ein Depot für Leercontainer.

Die Realisierung des trimodalen Terminals Basel Nord liege im nationalen Interesse und entspreche einer strategischen Notwendigkeit, heisst es auch im Sachplan Verkehr des Bundes. Mit dem Vollausbau würden Wasser, Schiene und Strasse optimal miteinander verbunden. SBB Cargo würde befähigt, den für die Zukunft prognostizierten Warenverkehr zu bewältigen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) rechnet bis 2030 mit einer Zunahme im Schweizer Gütertransport um 20 bis 40 Prozent. Damit möglichst viele Waren auf der Schiene transportiert werden könnten, seien attraktive Logistikprozesse der Bahn und ausreichende Trassen- und Umschlagkapazitäten die wesentliche Voraussetzung, so das BAV weiter.

Umstrittenes Betriebskonzept

Noch im Dezember 2013 schien der Bau von Basel Nord beschlossene Sache zu sein. In einer vom Bund einberufenen Mediationskonferenz stellten sich alle beteiligten Akteure hinter das Projekt: Logistikunternehmen, Transporteur und verladende Firmen. «Der einstimmige Tenor lautete, Basel Nord sei als trimodaler Terminal für den Containerumschlag so schnell als möglich zu verwirklichen», sagt Hadorn. In den letzten Monaten jedoch ist plötzlich Sand ins Getriebe dieser Hafenpläne gekommen. Im Wesentlichen zeich-



«Die Nachfrage nach weiteren Kapazitäten wird massiv steigen.»

Hans-Peter Hadorn
Direktor, Rheinhäfen, Basel

nen sich zwei Konfliktpunkte ab: Die Frage der künftigen Trägerschaft beziehungsweise ein von allen Seiten akzeptiertes Betriebskonzept sowie Bedenken gegenüber dem Standort Basel Nord respektive einer Alternative im deutschen Weil am Rhein.

Verschiedenen Logistikdienstleistern stösst es sauer auf, dass SBB Cargo den Terminal Basel Nord nicht nur bauen, sondern auch selbst betreiben will. In einer im März 2014 eingereichten Interpellation an den Bundesrat fordert der Aargauer SVP-Nationalrat und Transportunternehmer Ulrich Giezendanner eine private Trägerschaft anstelle der Tochter des Bundesbetriebes SBB. Zudem solle der Betreiber neutral sein, damit er die Umschlagsleistungen ohne Komplikationen mit Eigeninteressen anbieten könne. Im Falle von SBB Cargo, eigentlich primär ein Transportbetrieb, bestehe die Gefahr, dass die eigenen Geschäfte bevorzugt abgewickelt würden. Die Meinung von Giezendanner teilen verschiedene Hafenfirma wie Rhenus Alpina, Ultra-Brag, Danser Switzerland oder Swissterminal. Alle haben sie inzwischen ihre Bereitschaft angemeldet, selbst eine aktive Rolle zu übernehmen und in eine gemeinsame Betreiberfirma zu investieren.

Es wir also heftig darum gefightet, wer im Terminal Basel Nord das Sagen haben wird. «Mittlerweile hat SBB Cargo den Willen signalisiert, weitere Partner in die Trägerschaft aufzunehmen», lässt Hafendirektor Hans-Peter Hadorn durchblicken.

Bei SBB-Cargo-Sprecher Christoph Rytz tönt es angesichts der laufenden Verhandlungen diplomatisch zurückhaltend: «Wir bieten Hand, dass die Funktionen des Hafens auf unserem Areal erweitert werden und ein trimodaler Terminal entstehen kann.» Die Aussagen lassen sich durchaus so deuten, dass die Frage der Trägerschaft und des Betriebs von Basel Nord aus der Optik von SBB Cargo kein unlösbares Problem sein muss.

«Eile mit Weil(e) am Rhein»

Es bliebe im Falle einer Einigung noch der zweite Konfliktpunkt: Die Vorstellungen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) über einen möglichen Alternativstandort. Die dazu notwendigen Abklärungen wurden leider nicht mit der notwendigen Transparenz durchgeführt und schlecht kommuniziert. Sie sorgten, als sie an die Öffentlichkeit durchsickerten, für einige Missstöne. Nach der Idee der Beamten wäre es zumindest zu prüfen, den in Basel Nord geplanten Containerumschlag besser in Weil am Rhein anzusiedeln. Das BAV argumentiert, dass die in Basel Nord neu geschaffenen Kapazitäten kaum bis 2050 ausreichen würden. Ausserdem fehle für die von den Initianten vom Bund geforderte Mitfinanzierung von Basel Nord jegliche gesetzliche Grundlage.

Der Einwand ist nicht wirklich stichhaltig, denn auch für den Ausbau in Weil am Rhein müsste das Parlament zuerst einen Kredit bewilligen. Dass es dies tun würde, scheint ziemlich unwahrscheinlich, zumal es um ein Infrastrukturvorhaben auf deutschem Boden ginge. Nicht zuletzt sprechen laut Hadorn wichtige strategische Gründe für Basel Nord: «Wir brauchen Containerterminals innerhalb unserer Grenzen, das ist wichtig für den Wirtschaftsstandort Schweiz, mal abgesehen davon, dass sonst Wertschöpfung ins Ausland abwandert.»

Beim BAV heisst es nun, man werde die Frage einer Mitfinanzierung von Basel Nord prüfen, sobald ein Gesuch ohne offene Fragen vorliege. Geklärt sein müssten jedenfalls Betriebskonzept, Layout, Betreibermodell und der Zugang zum neuen Hafenbecken. Bis Basel Nord gebaut ist, dürfte viel Wasser den Rhein hinabfließen. Der ursprüngliche Zeitplan ist mittlerweile wohl kaum mehr realistisch: 2016 hätte in einem ersten Schritt der Basisterminal (noch ohne den Schiffsanschlag) fertig sein sollen, 2019 dann der voll ausgebaute trimodale Gateway.

ENTWICKLUNG

Ausbauwelle in den Rheinhäfen

Projekte Das Expansionsvorhaben Basel Nord mit dem Hafenbecken 3 und einem trimodalen Containerterminal ist nur eines von mehr als einem halben Dutzend grösseren Projekten im Rahmen der Hafenentwicklung bis 2020 der Schweizerischen Rheinhäfen. Bereits vollendet ist die Öffnung des Klybeckquais beim Hafen Basel-Kleinhüningen als Promenade für die Bevölkerung. Die weiteren geplanten Projekte:

- Verlagerung der Recyclinglogistik vom Westquai an den Standort Hafen

Nord im deutschen Weil am Rhein sowie der Silologistik an den Ostquai, anschliessend Neugestaltung des Westquais (Realisierung zwischen 2016 und 2020).

- Aufwertung des Dreiländerecks mit einer Fussgängerbrücke nach Weil am Rhein und einer neuen Tramhaltestelle (2018 bis 2020).
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Hafens Süds auf dem Wasserweg: Punktuelle Korrektur des Flussbettes zwecks mehr Tiefgang und der Zulassung

von bis zu 135 Meter langen Schiffen (2015).

- Erweiterung der Hafenzonen Auhafen in Muttenz BL zum Infrapark Baselland (ab 2016).
- Ausbau des Clusters Hafenlogistik/Produktion in Birsfelden BL (bis 2016).
- Neue Bahnverbindung zwischen dem Hafensüds und dem Industriegebiet Schweizerhalle (2015 bis 2018).
- Neuer Umschlagterminal für tiefgekühltes Flüssigerdgas (gegenwärtig in der Sondierungsphase).

Nationale Suisse

Specialty Lines – Marine

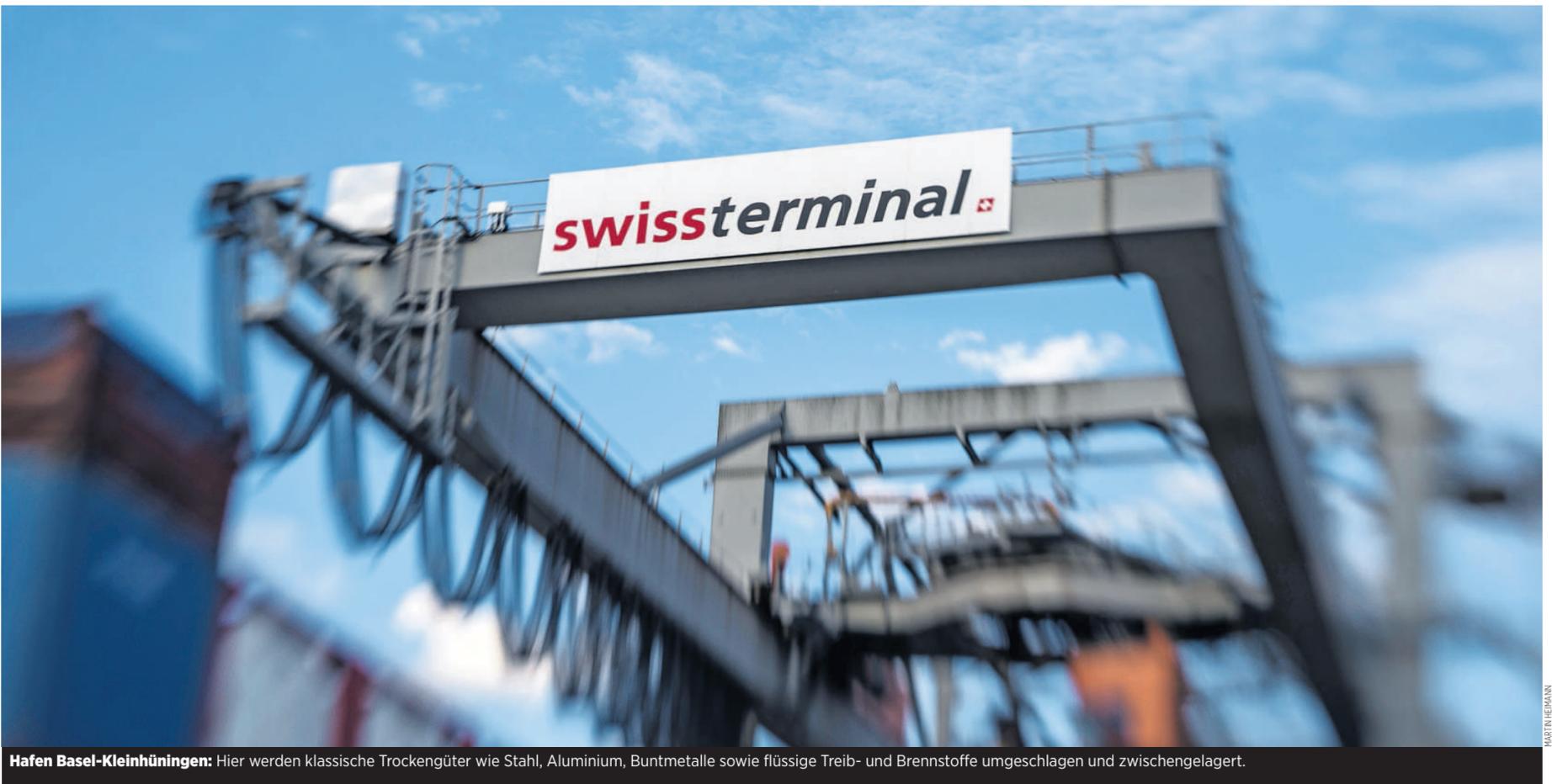
Der Rhein, Transport- risiken nicht nur auf Steuer- und Backbord.

Von den weltweit tausenden Transportschiffen sind täglich zahlreiche auf dem Rhein unterwegs. Transport und Umschlag auf der grössten Wasserstrasse Europas verlangen Sorgfalt und Erfahrung. Und für den Fall der Fälle eine verlässliche Transportversicherung.
nationalesuisse.com/marine

Nationale Suisse
Steinengraben 41
4003 Basel
www.nationalesuisse.ch
info@nationalesuisse.ch
Serviceline 24h: 00800 6004 6004

die Kunst des Versicherns

nationale
suisse



Hafen Basel-Kleinhüningen: Hier werden klassische Trockengüter wie Stahl, Aluminium, Buntmetalle sowie flüssige Treib- und Brennstoffe umgeschlagen und zwischengelagert.

Blick hinter die Kulissen werfen

Hafenfest Die Schweizerischen Rheinhäfen laden die Bevölkerung vom 12. bis 14. September 2014 zu sich ein – die Wirtschaft auch.

ANZEIGE

HANDELSCHULE KV BASEL Eine Institution des KV BASEL

Wenn Sie wissen wollen, weshalb SWOT keine neue Krimiserie ist:

Höhere Fachschule für Marketing und Kommunikation.

Der trendige Studienlehrgang mit eidgenössischer Anerkennung in der Nordwestschweiz. www.hkvbs.ch oder 061 295 63 63.

Mehr von Ihrer Ausbildung. Weiterbildung. Sprachen. Kaderbildung. Kaufmännische Berufsschule.

NORMAN C. BANDI

Die Schweizerischen Rheinhäfen bezeichnen sich als «das Tor zu den Weltmeeren», da an ihren drei Standorten Basel-Kleinhüningen, Birsfelden BL und Muttenz BL rund 12 Prozent aller Importe und Exporte unseres Landes umgeschlagen werden, die via die Seehäfen Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam über den Rhein ihren Weg in die Schweiz finden. Im Dreiländereck endet der schiffbare Weg.

Doch für die Bevölkerung der beiden Halbkantone Basel-Landschaft (BL) und Basel-Stadt (BS) beziehungsweise für den Rest des Landes standen die Rheinhäfen in der letzten Dekade nur für kostenpflichtige, geführte Besichtigungen oder für Rundfahrten auf dem Wasser offen. Was primär damit zu tun hat, dass die Drehscheiben Industriegebiete sind: Hier wird gearbeitet und es verkehren Güterzüge und Lastwagen. Man muss sich fernhalten von Gleis- und Umschlagsanlagen, Schiffen, Kränen und den mit Schildern gekennzeichneten Gefahrenzonen.

Volles Rahmenprogramm

Nach zehn Jahren Pause ist es wieder so weit: Das Areal in Basel-Kleinhüningen wird mit dem dreitägigen Hafenfest vom 12. bis 14. September 2014 wieder gratis zugänglich. Unter dem Motto «Öffnen – einbinden – entwickeln» organisieren die Rheinhäfen mit ihren Partnern (siehe Kasten) einen Anlass mit vielen Attraktionen aus den Bereichen Musik, Sport und Unterhaltung.

Das Ziel ist es, mit dem Volksfest die breite Öffentlichkeit für die Bedeutung von Rheinschifffahrt und Hafenlogistik zu sensibilisieren und den Bekanntheitsgrad bei Wirtschaft, Politik und Verbänden zu



Bundesrätin Doris Leuthard wird das Hafenfest offiziell eröffnen.

steigern. Alle Besucher sollen in die Entwicklungen und Zukunftsprojekte eingebunden werden. Zudem will man den Hafen als Teil der Stadt, der Region und der Schweiz erlebbar machen.

Den Anfang macht eine grosse Schiffsparade am späten Freitagnachmittag. Die Schiffe starten in der Stadt und werden zum Westquai fahren, wo sie anlegen und besichtigt werden können. Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), wird am Abend das Hafenfest mit einer magistralen Grussbotschaft offiziell eröffnen, um die nationale Bedeutung der Rheinhäfen zu unterstreichen, so das Bestreben der Organisatoren.

Anschließend findet am Freitagabend dann ein regionales Open Air mit verschiedenen lokalen Nachwuchsbands statt. Die auftretenden Künstler werden in einem Musikwettbewerb in Zusammenarbeit mit dem Rockförderverein Basel ausgesucht. Als Main Act konnte mit Ira May aus Sissach BL der aufgehende Stern am

Soul-Musikhimmel für das kostenlose Konzert gewonnen werden.

Der Samstag wartet mit einer erneuten Schiffsparade, einem attraktiven Sportprogramm im Hafenbecken 2 (etwa Wakeboarding, Flyboarding, Skateboarding, und vieles mehr) sowie mit vielfältigen Besichtigungsmöglichkeiten im Hafen auf. Es wird für Gross und Klein vieles zum Entdecken, Erleben, Staunen und Geniessen geben. Höhepunkt des Hafenests dürfte das grosse trinationale Open Air vom Samstagabend sein. Sängerinnen und Sänger aus der Schweiz, aus Deutschland und Frankreich treten im Dreiländereck auf. Bisher konnten Marc Sway (Schweiz) und Zweiraumwohnung (Deutschland) engagiert werden.

Am Sonntag wird das musikalische Programm mit einer Matinee abgeschlossen. Daneben sind Erlebnisbesichtigungen bei diversen Hafenfirmaen geplant. Sicher wieder angesagt sind die Wassersportaktivitäten sowie der Blick hinter die Kulissen der Infrastruktur.

«Abend der Wirtschaft»

Zu einem Hafenfest gehören auch Festzelte mit Möglichkeiten zur Verpflegung. In der Kulturstrasse am Westquai und Klybeckquai werden Vereine, Hafenfirmaen sowie Partner und Verbände mit vielfältigen Festbeizen für das leibliche Wohl der Gäste sorgen. An diversen Infoständen wird darüber hinaus für geistige Nahrung gesorgt sein.

Und im Rahmen von Podiumsveranstaltungen, Fachvorträgen, Informationsanlässen und dem «Abend der Wirtschaft» wollen die Rheinhäfen ihrer wertschöpfenden Bedeutung Rechnung tragen – sowohl für den Wohlstand als auch für das Wachstum der Schweiz.

www.hafenfest.ch; www.hafenonair.ch

PARTNER

Gemeinsame grenzüberschreitende Sache

Schirmherr Organisiert wird das Hafenfest vom 12. bis 14. September 2014 von den Schweizerischen Rheinhäfen. Die Schirmherrschaft hat der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) übernommen. Das ist die Plattform der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der trinationalen Agglomeration Basel. Der TEB wurde 2007 gegründet. In seinen Gremien widmen sich die politischen

Vertreter und die Verwaltungen der Gebietskörperschaften der drei Länder wichtigen grenzüberschreitenden Fragen. Zu seinen thematischen Schwerpunkten zählen Bürgerbegegnungsprojekte, Raumplanung und Verkehr.

Sponsoren Hauptsponsoren des Hafenests sind der Logistikcluster Region Basel der Handelskammer Beider Basel

und Rhenus Alpina. Weitere kommerzielle Partner sind Agilita, SBB Cargo, Best Western Hotel Stückli, Coop, Primetrack sowie die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Als sogenannte Produktsponsoren amten etwa Basler Kantonalbank, Basler Versicherungen, Cup & More, IWB, Graphax, Gruner, Novartis, Rapp, Swissterminal, Ultra-Brag oder Weber Gleis- und Tiefbau.

Rheinhäfen im Zeitraffer

Hafen St. Johann

Aus den ersten modernen Hafenanlagen beim damaligen Basler Gaswerk entstand zwischen 1906 und 1911 der Rheinhafen St. Johann. Der einzige Hafen im Grossbasel wird seit 2010 zurückgebaut. Heute entstehen auf dem alten Hafenaerial der Novartis-Campus und eine Rheinuferpromenade.

Hafen Basel-Kleinhüningen

Ab 1919 entstand in Kleinhüningen das erste Hafenbecken der Schweiz. Das Hafenbecken 2 folgte ab 1936. Ein drittes Hafenbecken landeinwärts soll mit einem neuen Containerterminal an die bestehende Schienenverbindung bald angeschlossen werden, was die Drehscheibe Schiff-Bahn deutlich stärkt. Im Rahmen der Hafenkooperation RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil ist auch die grenzüberschreitende Hafententwicklung ein Thema.

Klybeckquai

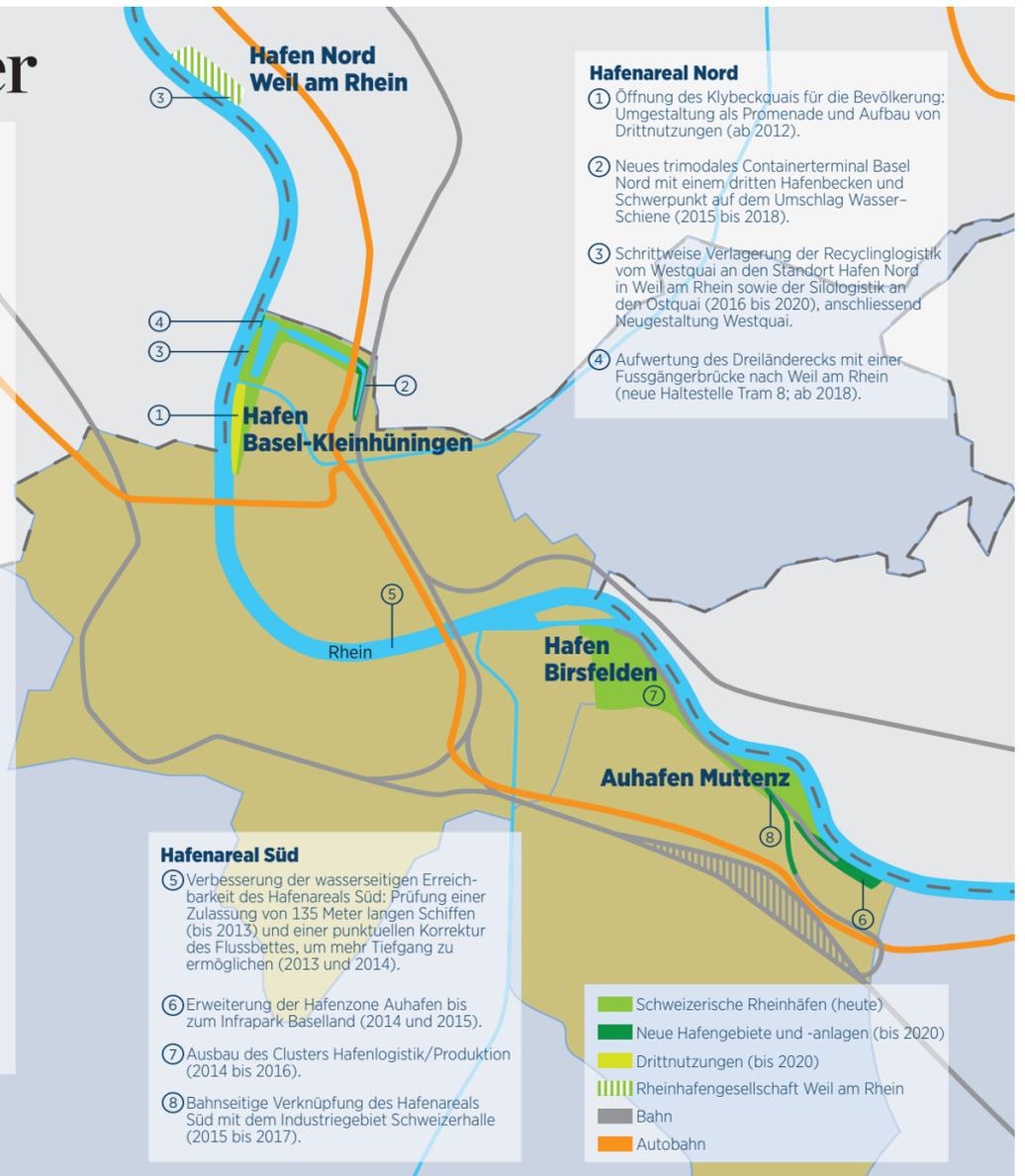
Am Klybeckquai findet kein Wasser-Land-Umschlag mehr statt, die Areal werden nach und nach für Drittnutzungen geöffnet.

Hafen Birsfelden

Aufgrund der steigenden Nachfrage weitete sich der Schiffsumschlag rasch nach Süden aus. 1937 bis 1940 wurde im Osten von Birsfelden der erste Hafen auf dem Areal Süd gebaut. Heute befindet sich hier das Stahlzentrum, das in Verbund mit Logistik und Produktion in den kommenden Jahren weiter gefördert wird.

Auhafen Muttenz

Nordöstlich von Birsfelden BL entstand auf dem Gemeindegebiet von Muttenz BL 1950 bis 1954 der Auhafen. Er ist heute der wichtigste Umschlagplatz für Mineralöl. Mit einer Erweiterung der Hafenzone und einer bahnseitigen Anbindung soll er stärker mit dem Industriegebiet Schweizerhalle und dem Infrapark Baselland vernetzt werden.



Hafenaerial Nord

- ① Öffnung des Klybeckquais für die Bevölkerung: Umgestaltung als Promenade und Aufbau von Drittnutzungen (ab 2012).
- ② Neues trimodales Containerterminal Basel Nord mit einem dritten Hafenbecken und Schwerpunkt auf dem Umschlag Wasser-Schiene (2015 bis 2018).
- ③ Schrittweise Verlagerung der Recyclinglogistik vom Westquai an den Standort Hafen Nord in Weil am Rhein sowie der Silologistik an den Ostquai (2016 bis 2020), anschliessend Neugestaltung Westquai.
- ④ Aufwertung des Dreiländerecks mit einer Fussgängerbrücke nach Weil am Rhein (neue Haltestelle Tram 8; ab 2018).

Hafenaerial Süd

- ⑤ Verbesserung der wasserseitigen Erreichbarkeit des Hafenaerials Süd: Prüfung einer Zulassung von 135 Meter langen Schiffen (bis 2013) und einer punktuellen Korrektur des Flussbettes, um mehr Tiefgang zu ermöglichen (2013 und 2014).
- ⑥ Erweiterung der Hafenzone Auhafen bis zum Infrapark Baselland (2014 und 2015).
- ⑦ Ausbau des Clusters Hafenlogistik/Produktion (2014 bis 2016).
- ⑧ Bahnseitige Verknüpfung des Hafenaerials Süd mit dem Industriegebiet Schweizerhalle (2015 bis 2017).

QUELLE: SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

ANZEIGE

Das ist Werbung für Energieeffizienz.

Aus eigener Energie.

Letztes Jahr senkte Basel-Stadt seinen Stromverbrauch um 2,3%. Weiter so. iwbc.ch



Energie- und Kostenoptimierung im Basler Hafenbecken

Die Rhenus Port Logistics AG ist eines von schweizweit 700 Unternehmen, die am KMU-Modell der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW) teilnehmen. In diesem Rahmen zeigt eine Analyse von IWB rund 100 Massnahmen auf, die Wärme, Strom und Geld einsparen. Das Effizienzpotenzial des Transportunternehmens am Rhein ist beträchtlich.



Die Rhenus Port Logistics AG bietet Umschlaglagerung und Transport von Massen- und Schüttgut an, beispielsweise Getreide und Reis. Das Unternehmen betreibt einen grossen Teil der Hafeninfrastuktur und prägt mit seinen Bauten das Bild des Basler Hafens im Dreiländereck.

Bild: Leu & Partner AG, Riehen

Alles begann mit dem Wunsch nach einer detaillierten Stromrechnung. Die Verantwortlichen bei der Rhenus Port Logistics AG wollten wissen, in welchen Bereichen des Unternehmens exakt wie viel Energie verbraucht wird. Dabei waren sie überrascht über die grosse Menge «Blindleistung», welche IWB dem Unternehmen im Basler Hafen in Rechnung stellt.

Beim Gespräch mit Energieberatern von IWB wurde deutlich, dass diese Blindleistung unweigerlich beim Betrieb grosser Elektromotoren entsteht. Die Empfehlung des IWB-Beraters, mit geeigneten Massnahmen die Blindleistung zu reduzieren, mündete schliesslich in der Teilnahme des Logistikunternehmens am KMU-Modell der Energie-Agentur der Wirtschaft (EnAW). Das Modell bietet ein auf das Unternehmen massgeschneidertes Management- und Einsparpaket in Sachen Energie. Nach einem ausführlichen Check schlägt ein

zertifizierter Energieberater dem Teilnehmer Massnahmen zur Effizienzsteigerung vor und begleitet deren Umsetzung. Das durch den Kanton und der Klimastiftung Schweiz finanziell unterstützte Modell wendet sich primär an Unternehmen mit Betriebskosten bis zu einer Million Franken. Die Energieberater von IWB betreuen im Zusammenhang mit dem EnAW-Modell bereits über 20 Kunden. In der ganzen Schweiz partizipieren inzwischen über 700 Firmen am Programm.

Pay-back garantiert

Die umfassende Analyse der Rhenus Port Logistics kann sich sehen lassen: «Unser Massnahmenkatalog umfasst rund 100 Positionen, die sich alle rentieren. Die Möglichkeiten, Wärmeenergie, Strom, CO₂-Emissionen und Kosten zu sparen, sind beträchtlich», sagt Edmond Eiger, Energieberater bei IWB. Bei der Teilnahme am EnAW-Modell wird mit dem Unterneh-

Die Rhenus Port Logistics AG ist eine von sechs Tochtergesellschaften der Rhenus Alpina AG, die zur deutschen Rhenus Gruppe gehört. Diese ist eines der grössten Logistikunternehmen Deutschlands und beschäftigt in mehr als 40 Ländern gegen 24 000 Mitarbeitende. Das jährliche Transportvolumen liegt bei über 19 Millionen Tonnen.

men vereinbart, mindestens 60 Prozent der Massnahmen innert zehn Jahren zu realisieren. Im Gegenzug erhält Rhenus einen umfassenden Massnahmenplan mit detaillierter Kosten-Nutzen-Rechnung und eine ebenso umfassende Betreuung durch die Energieberater während der Umsetzung der Energie- und Kostensparmassnahmen.

LED, Isolation und Druckluft

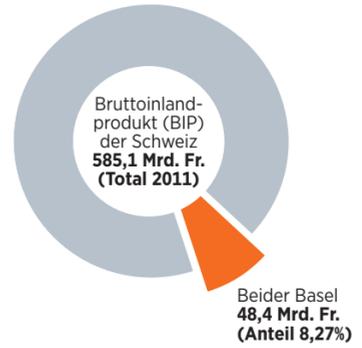
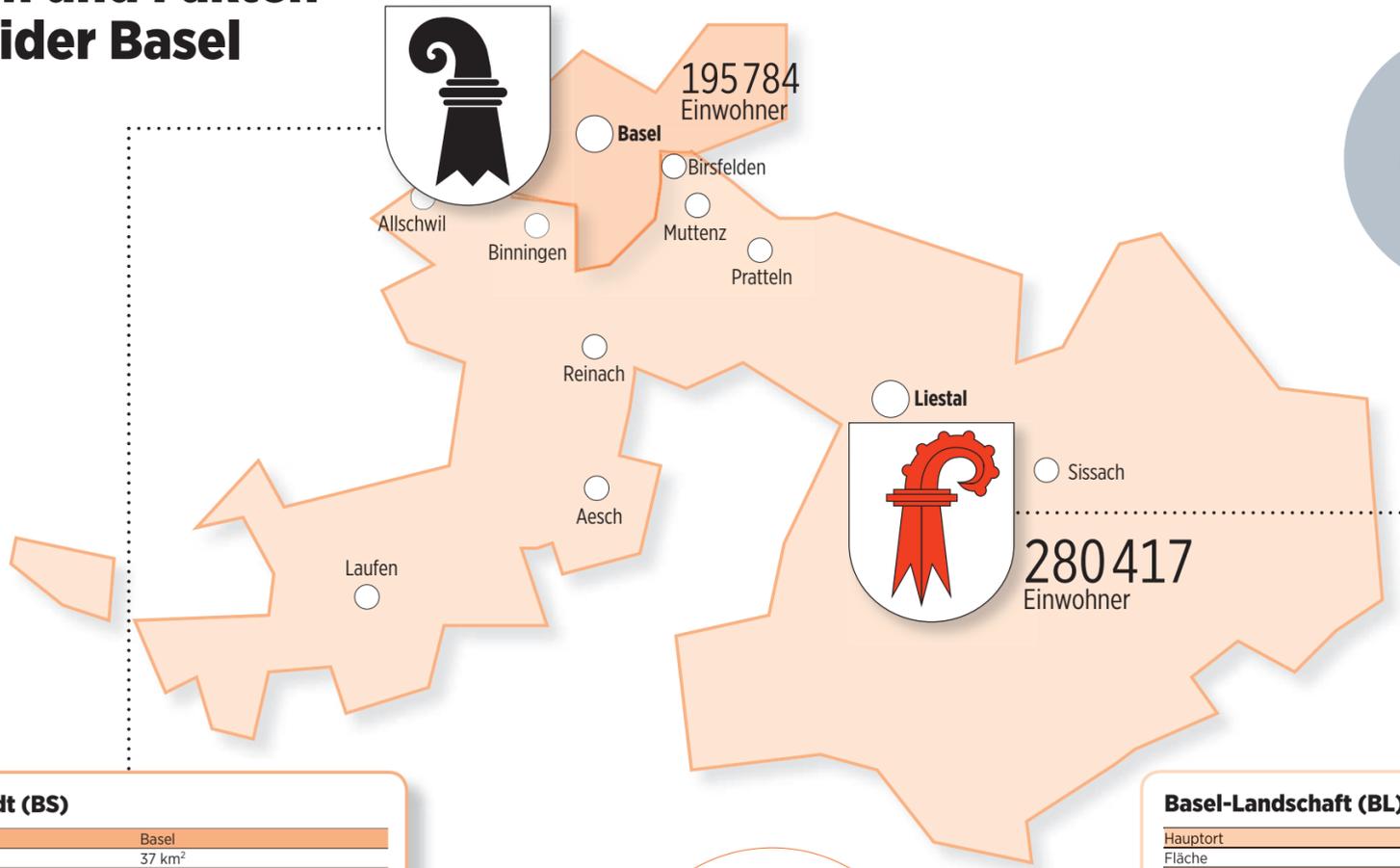
Ein grosses Potenzial in Sachen Energieersparnis besteht bei

Rhenus im Bereich der Beleuchtung. Der Ersatz alter Leuchtmittel durch moderne LED-Lampen ist bereits im Gang. Diese benötigen bedeutend weniger Strom und beleuchten ohne unnötige Wärmeentwicklung punktuell dort, wo das Licht auch gebraucht wird. Präsenzmelder sorgen in Zukunft überdies dafür, dass kein unnötiges Licht brennt. Einen grossen Effekt verspricht auch die geplante Isolation von Heizungsleitungen, die Wärmeverluste minimiert. Viel Potenzial zur Energieersparnis ortete IWB Energieberater Edmond Eiger auch bei der Sanierung der Gebäudehülle von Rhenus. Allerdings sind in diesem Zusammenhang auch grössere finanzielle Investitionen nötig, etwa beim Ersatz von Fenstern und Türen. Ein namhafter Posten in Sachen Energieverbrauch geht bei Rhenus auch auf das Konto von Druckluftverlusten. Allen Massnahmen gemeinsam ist: Sie rechnen sich spätestens nach acht Jahren, oft sogar viel früher.

Nachhaltiges Echo

Durch die markanten Energieeinsparungen minimieren sich für die Rhenus Port Logistics AG künftig auch die entsprechenden Kosten. Das Unternehmen erwägt auch, finanzielle Ersparnisse für Projekte zur Einsparung von weiteren Energiefressern zu investieren, wie beispielsweise zur Reduktion des hohen Energieverbrauchs von Motoren der zum Teil in die Jahre gekommenen Maschinerie. Die Bestrebungen in Sachen Energieeffizienz sind wahrhaft nachhaltig: Weitere Schwesterunternehmen innerhalb der Rhenus Gruppe haben ihr Interesse am KMU-Modell von IWB bekundet und werden sich in Kürze über das Modell informieren lassen.

Zahlen und Fakten zu Beider Basel



Basel-Stadt (BS)

Hauptort	Basel
Fläche	37 km ²
Einwohner (April 2014)	195784
- davon Ausländeranteil	34,7%
Bevölkerungsdichte	5291,5 pro km ²
Anteil am BIP der Schweiz (2011)	4,97%
Bruttoinlandprodukt (2011)	29,1 Mrd. Fr.
Bruttowertschöpfung (2011)	27,5 Mrd. Fr.
Arbeitsstätten (2011)	16720
- unter 10 Mitarbeitende	14729
Firmengründungen (2013)	1039
Firmenkonkurse (2013)	239
Beschäftigte (2011)	184211
- davon Frauenanteil	46,7%
Vollzeitäquivalente (2011)	150571
Grenzgänger (Januar 2014)	34739
Monatslohn im Schnitt (2012)	6440 Fr.
Arbeitslosenquote (Mai 2014)	3,4%
Offene Stellen (Mai 2014)	142
Link zur Wirtschaftsförderung	www.awa.bs.ch

Die 25 umsatzstärksten Unternehmen mit Hauptsitz im Kanton (2013, in Millionen Franken)

Firma (Muttergesellschaft)	Hauptsitz	Umsatz
Novartis	Basel	53679,00
Roche	Basel	46780,00
Coop	Basel	26967,00
Syngenta	Basel	13183,66 ¹
Baloise Group	Basel	9009,50 ²
Transgourmet-Gruppe (Coop)	Basel	8249,00
Panalpina	Basel	6758,00
Swiss International (Lufthansa)	Basel	5167,00
Lonza Group	Basel	3584,00
Dufry Travel Retail	Basel	3571,70
Manor Warenhäuser (Maus Frères)	Basel	2800,00
Bell-Gruppe (Coop)	Basel	2598,00
Jet Aviation (General Dynamics)	Basel	1650,00
Nationale Suisse	Basel	1495,04 ²
Ziegler	Basel	1465,00
Oettinger Davidoff	Basel	1206,00
J. Safra Sarasin Holding (Safra)	Basel	984,15 ³
Fritz Meyer Holding	Basel	979,00
Universitätsspital Basel	Basel	974,44
SBB Cargo (SBB)	Basel	953,00
Sympany	Basel	891,00 ²
IWB Industrielle Werke Basel	Basel	762,00
Fracht	Basel	740,00
Pax Holding	Basel	697,00 ²
Straumann	Basel	679,90

1 DOLLAR UMGERECHNET; 2 PRÄMIENEINNAHMEN; 3 BETRIEBSERTRAG

Basel-Landschaft (BL)

Hauptort	Liestal
Fläche	518 km ²
Einwohner (März 2014)	280417
- davon Ausländeranteil	21,2%
Bevölkerungsdichte	541,4 pro km ²
Anteil am BIP der Schweiz (2011)	3,30%
Bruttoinlandprodukt (2011)	19,3 Mrd. Fr.
Bruttowertschöpfung (2011)	18,3 Mrd. Fr.
Arbeitsstätten (2011)	18775
- unter 10 Mitarbeitende	16764
Firmengründungen (2013)	1065
Unternehmenskonkurse (2013)	157
Beschäftigte (2011)	142956
- davon Frauenanteil	42,9%
Vollzeitäquivalente (2011)	116506
Grenzgänger (Dezember 2013)	18211
Monatslohn im Schnitt (2010)	6221 Fr.
Arbeitslosenquote (Mai 2014)	2,7%
Offene Stellen (Mai 2014)	310
Link zur Wirtschaftsförderung	www.economy-bl.ch

Die 25 umsatzstärksten Unternehmen mit Hauptsitz im Kanton (2013, in Millionen Franken)

Firma (Muttergesellschaft)	Hauptsitz	Umsatz
Ameropa Holding	Binningen	8030,00
Clariant	Muttenz	6076,00
Valora	Muttenz	2859,00
Coop Mineralöl (Coop)	Allschwil	2580,00
Endress+Hauser	Reinach	2231,53
Actelion	Allschwil	1784,00
Migros Basel (Migros)	Münchenstein	938,50
Ikea Lager + Service (Ikea)	Itingen	900,00
Ikea Supply (Ikea)	Pratteln	900,00
Gasverbund Mittelland	Arllesheim	610,61
Habasit	Reinach	608,40
M+R Spedag Group	Muttenz	590,00
Kantonsspital Baselland	Liestal	459,41
EGK-Gesundheitskasse	Laufen	412,47 ¹
Weleda	Arllesheim	409,40 ²
EBM Genossenschaft	Münchenstein	398,10
Highlight Communications	Pratteln	386,20
Fiege Logistik Schweiz (Fiege)	Münchenstein	350,00
Basellandschaftliche Kantonalbank	Liestal	349,80 ³
Acino	Aesch	319,78 ²
Ricola	Laufen	313,20
Toppharm	Münchenstein	305,00
Belgomine Schweiz (Belgomine)	Münchenstein	293,84
Delica (Migros)	Birsfelden	269,50
Hiag Handel (Hiag Handel Holding)	Füllinsdorf	209,66

1 PRÄMIENEINNAHMEN; 2 EURO UMGERECHNET; 3 BETRIEBSERTRAG

Die Bedeutung der Logistik für den Trinationalen Eurodistrict Basel

3,0 Milliarden Franken Wertschöpfung (2013)

22% Wertschöpfungswachstum in den vergangenen zehn Jahren

23000 Erwerbstätige in der Logistik im Dreiländereck

18000 Erwerbstätige in der Logistik im Schweizer Teil

1100 Schweizer Unternehmen, davon 80 Prozent mit weniger als 10 Mitarbeitern und 20 Prozent mit über 200 Mitarbeitern

45% der Speditionsfachkräfte in der Schweiz werden in der Region Basel ausgebildet

500 junge Lernende bildet die Schweizer Logistikbranche jedes Jahr insgesamt aus

34% Anteil am Aussenhandel der Schweiz über die Basler Grenzen: 33 Prozent aller Exporte und 35 Prozent aller Importe

12% der Importe und Exporte des Landes via die drei Rheinhäfen in Basel-Kleinmünchen, Birsfelden BL und Muttenz BL

QUELLE STATISTIK: BASEL-LANDSCHAFT, BASEL-STADT, BUNDESAMT FÜR STATISTIK; QUELLE UMSÄTZE: BISNODE D&B SCHWEIZ AG (WWW.BISNODE.CH), UNTERNEHMEN; QUELLE KREISE: HANDELSKAMMER BEIDER BASEL, SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN; RECHERCHE: NORMAN C. BANDI - HINWEIS: KEIN ANSPRUCH AUF VOLLSTÄNDIGKEIT



Hafen Birsfelden: Hier ist man auf den Umschlag und die Lagerung von Stahl und anderen Metallen im Verbund mit Produktionsanlagen und trimodaler Logistik spezialisiert.

Starthilfe für Neulinge

Ansiedlung BaselArea macht Standortförderung für ihre Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt – aber auch für das Fricktal und den Jura.

ALICE BAUMANN

Die Chefin Iris Welten strahlt: «Sie wollen unseren Erfolg beziffern? Letztes Jahr haben wir die Anzahl neuer sowie erhaltener Arbeitsplätze verdoppelt – von 411 auf 822.» Nein, nicht die Arbeitsplätze der Geschäftsstelle von BaselArea wurden verdoppelt, sondern diejenigen der Kunden. Ein kleines Team pustet frische Luft in den Grossraum Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL), Fricktal AG und Jura.

Die Effizienz scheint zu wirken: 2013 hat BaselArea 97 Firmengründungen mitinitiiert (ein Rekordergebnis), 379 Firmengründungsprojekte begleitet, 35 Immobilien vermittelt und 118 Immobilienanfragen bearbeitet. Soweit das Resultat. Die Arbeit hört sich noch intensiver an: 89 internationale und nationale Events durchgeführt, 3000 Kontakte hergestellt, die zu 800 Anfragen führten, 500 Recherchen und 439 Kundenbesuche gemacht. Dividiert man diese Leistung durch die acht Personen, die im vergangenen Jahr bei BaselArea fest angestellt waren, assoziiert man ein mutiges Start-up. Ein Start-up, wie es einen grossen Teil der Arbeit verursacht, die Welten und ihre Truppe leisten.

Ihre Mission ist es nämlich, Investoren, Gründer und etablierten Firmen aus der Region, der Schweiz und der Welt ein effizientes Kaufen, Bauen, Ein- oder Umziehen und Ansiedeln zu ermöglichen. Darüber hinaus hat die Geschäftsstelle Bei-

der Basel in Kooperation mit dem Jura und dem Aargauer Fricktal zum Ziel, Stakeholder miteinander zu vernetzen, Synergien zu schaffen und als Wirtschaftsstandort einen guten Eindruck zu machen.

Diese Lobbytätigkeit reicht weit über den Atlantik hinaus. Im Februar 2013 war Iris Welten mit einer hochkarätigen Basler Delegation Gast des Massachusetts Institute of Technology (MIT) sowie des grössten Life-Science-Branchenverbands der USA, des Massachusetts Biotechnology Council. Sie erzählte den potenziellen Ansiedlungskunden und Unternehmen von der guten, steuerlich interessanten Lage in der Schweiz, pries die hervorragende Infrastruktur und positionierte Basel als führenden Life-Science-Cluster in Europa.

«Innovativste Region der Schweiz»

Welten kommt ins Schwärmen, wenn sie davon erzählt. Ebenso der Direktor der neu angesiedelten Ethical GmbH in Basel, Mimmo Garibbo: «Hier finden wir sehr einfach Spezialisten mit entsprechendem Know-how und eine ausserordentliche Konzentration von kleinen und mittelgrossen Life-Science-Firmen.» Tatsächlich sind es in Zürich und Genf heute je 5500 Arbeitsstellen in diesem Bereich, während es in und um Basel rund 27 600 sind.

Laut dem «Kantonalen Wettbewerbsindikator» der UBS gilt Basel als die innovativste Region der Schweiz. Wie so viele lobt die Grossbank das dichte Netzwerk, sei es für Life Science, Medtech, Mikrotechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologie, Logistik oder Finanzen.

Punkto Netzwerk hat die deutschschweizerische Doppelbürgerin Welten eine interessante Feststellung gemacht. Sie, die an mehreren Orten in Europa, Fernost und den USA gearbeitet hat, hält die Basler für gut und eng vernetzt, hilfsbereit, schnell, nicht hierarchisch im Den-

ken, pragmatisch und unkompliziert im Handeln. «So eine angenehme Mentalität wie in Basel habe ich selten erlebt.»

Etwas komplizierter ist die Verkehrslage: Da Basels EuroAirport vor allem dem Frachttransport dient, sind angesiedelte Kaderpersonen gezwungen, via Flughafen Zürich mit dem Zug nach Basel zu reisen. Doch auch darauf hat Iris Welten eine Antwort: «Wer quer durch Boston oder Shanghai fährt, braucht auch eine Stunde. Also ist der Umweg via Zürich nach Basel kein nennenswertes Problem.»

Was ist weiter so einzigartig an BaselArea? Hat nicht jeder grössere Kanton eine Wirtschafts- und Standortförderung? Welten bejaht, um sogleich zu präzisieren. «Es macht einen grossen Unterschied, ob nur ein Kanton in den Startlöchern steht oder ob wie bei uns die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie das angrenzende Fricktal und der Jura den Kunden die Vorteile einer attraktiven Region aufzeigen. Für Unternehmerrücker und ansiedlungswillige Unternehmen ist unsere Dienstleistung zuvorkommend. Als One-Stop-Shop führen wir unsere Kunden von A bis Z durch den Gründungs- und Ansiedlungsprozess und erleichtern so ihren administrativen Aufwand enorm», sagt die Chefin.

BaselArea beschränke sich nicht auf die Vermittlung von Kontakten zu den Behörden, betont Welten. «Wir bringen sogar Konkurrenten an den gemeinsamen Tisch. Einheimische Experten verraten potenziellen Neuansiedlern ihre Rahmenbedingungen und ihre Erfahrungen mit dem Grossraum Basel, und zwar die positiven wie die negativen. So spricht man auch offen darüber, was gut und weniger gut ist am Standort und wie gross der Fun-

denbereich hat BaselArea einen spezialisierten Vermittler bei der Hand. «Insgesamt arbeiten wir mit 230 externen Immobilienpartnern zusammen, und es sollen noch mehr werden», äussert sich Iris Welten zuversichtlich. «2013 konnten wir 35 Immobilien vermitteln. Entscheidend war und ist, dass wir stets die aktuellsten Angebote zur Verfügung haben. Denn jedes Unternehmen braucht als erstes ein Dach über dem Kopf.»

Zudem gälten die Multiplikatoren als Erfolgsfaktor: «In unserer Region gibt es sehr viele Unternehmensberater, Anwaltskanzleien, Treuhänder, Immobilienentwickler, Finanzintermediäre und internationale Schulen. Sie machen das Angebot von BaselArea und die Vorteile des Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz bei ihren Kunden und Partnern bekannt. Sie fördern so die Ansiedlung neuer Unternehmen.» Start-ups und Zuzüglern helfe man gern, den Draht zu Investoren zu finden, erklärt Welten. «Wir können für viele der gesuchte Türöffner sein.»

Und wie finanziert sich BaselArea? Das Jahresbudget von 2 Millionen Franken zahlt sich offenbar mehrfach aus, wie Welten bestätigt. «Diese Investition lohnt sich für die öffentliche Hand bestens. Weil sich neben den Start-ups, den Ansiedlungen und durch die Immobilienvermittlung auch wertschöpfungsstarke Unternehmen bei uns ansiedeln, steigt die Bruttowertschöpfung in der Region durch die Steuersubstrate, Investitionen, geschaffenen und erhaltenen Arbeitsplätze. BaselArea spart den Kantonen durch die Auslagerung der Dienstleistungen nicht nur viel Geld, sondern generiert auch Bruttowertschöpfung in der Region.»

Profitieren können einerseits der Forschungs- und Innovationsstandort Beider Basel, des Fricktals und des Juras, andererseits die heimische Immobilienbranche. Für jede spezifische Anfrage im Immo-

Leistungsauftrag bis 2017 verlängert

Unter Immobilien versteht BaselArea Büroliegenschaften, Labors und Grundstücke. Alles ist für die Ansiedlung von Firmen von zentraler Bedeutung. Die Häuser und Labors müssen nicht zwingend neu sein. Oft zieht ein Unternehmen aus oder gibt seine Tätigkeit auf. Die zuziehende Firma baut deren Büros, Lager, Labors oder Sterilräume für ihre Bedürfnisse aus. Ebenso begehrt sind laut Welten neue Hochhäuser und leere Bodenflächen.

Wie präsentiert sich der zeitliche Horizont? «Unser Leistungsauftrag mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde bis 2017 erneuert. Der Kanton Jura hat seinen Kooperationsvertrag um vier Jahre verlängert. Und die Kooperation mit dem Fricktal dauert bis Ende Jahr. Über eine Erneuerung wird im zweiten Semester 2014 entschieden», führt Welten aus.

Der Ziele sind viele, wie die Chefin von BaselArea konstatiert. «Wir gehen neue Wege zur Identifizierung ausländischer Direktinvestoren, der effizienten Betreuung von Neugründern und der erfolgreichen Immobilienvermittlung. Und wir suchen Möglichkeiten, zugunsten eines personellen Ausbaus von BaselArea unser Betriebsbudget zu erhöhen und zusätzliche Ressourcen zu beschaffen.» Es gibt also noch viel zu tun.

Jede Firma braucht als Erstes ein Dach über dem Kopf.

ANZEIGE

WELTWEIT INNOVATIV

IHR KOMPETENZPARTNER FÜR LOGISTIKLÖSUNGEN

»»» Seit nunmehr 80 Jahren bietet die Schweizer Stöcklin-Gruppe weltweit innovative Logistiklösungen „alles aus einer Hand“ an, welchen höchsten Ansprüchen genügen.

Dazu gehören vollautomatische Hochregallager, komplexe Horizontalförderanlagen, Kleinteilelager für Behälter und Kartons sowie die Modernisierung Ihrer bestehenden Anlage, auch im temperaturgeführten Bereich.

Im Bereich Flurfördermittel bietet Stöcklin das komplette Staplersortiment von 1 bis 42 Tonnen Tragkraft an: Standard- & kundenspezifische Spezialgeräte, ATEX geschützte Varianten, Edelstahl-Ausführungen sowie Materialflusssysteme und Flottenmanagement zur Optimierung der innerbetrieblichen Logistik.



Benutzen Sie den QR-Code oder besuchen Sie uns direkt unter www.stoeklin.com um mehr über uns und unsere Produkte zu erfahren.

Hauptsitz CH
Stöcklin Logistik AG
Förder- und Lagertechnik
info@stoeklin.com
+41 (0)61 705 81 11

Stöcklin Logistik | www.stoeklin.com

Niederlassung DE
Stöcklin Logistik GmbH
Förder- und Lagertechnik
info-de@stoeklin.com
+49 (0)2713 17 93 0

Initiative trägt erste Früchte

Logistikcluster Mit ihrer vor drei Jahren begründeten Kooperation will die Handelskammer Beider Basel die Wirtschaftsregion als Logistikstandort positionieren.

MARTIN DÄTWYLER

Der Weg des Kaffees auf unseren Frühstückstisch ist lang. Rohstoffe und Waren gelangen über etliche Kilometer Weg auf Strasse, Schiene, Wasser oder durch die Luft zu ihrer Zieldestination. Genügend Platz und Infrastruktur sind deshalb notwendig. Als Grenzregion im Dreiländereck ist Basel als Nachbar von Frankreich und Deutschland die wichtigste Logistikkreuzung der Schweiz – 20 Millionen Tonnen Wirtschaftsgüter werden jährlich über die Basler Grenzen via Schweizerische Rheinhäfen, den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie über das Strassen- und Schienennetz in die Schweiz ein- oder ausgeführt.

Viele Unternehmen in der Nordwestschweiz sind international ausgerichtet und aus diesem Grund auf eine zuverlässige und effiziente Abwicklung von Produktion und Distribution angewiesen. Gerade die in der Region stark vertretene Life-Sciences-Branche mit Spezialitätenchemie und Pharmazie verlangt durch ihre hohe Innovationskraft und Produktivität seitens der Logistik speziell abgestimmte Abwicklungs- und Transportlösungen – zumal Wirkstoffe und Medikamente meist auch temperaturgeregt transportiert und in grossen Mengen zeitgerecht geliefert werden müssen.

Enges regionales Netzwerk

Die Wirtschaftsregion Basel orientiert sich aufgrund ihrer geografischen Lage und beeinflusst durch die teils global vernetzten Firmen also stark über die Landesgrenzen hinaus. Das Frachtvolumen steigt weltweit zudem stetig an. Der Erfolg der hiesigen Unternehmen und der hier aktiven Logistikdienstleister basiert deshalb auf attraktiven Rahmenbedingungen und der Weiterentwicklung bereits vorhandener Infrastrukturen. Das Verständnis der Öffentlichkeit und der Politik für die Wichtigkeit der Logistik für eine funktionierende Wirtschaft ist unabdingbar für die Umsetzung von Projekten im Bereich Strasse, Hafen oder Flughafen.

Um die Interessen der Branche zu bündeln, Netzwerke zu stärken und den Dialog zwischen Politik und Wirtschaft, aber auch das Image der Logistik in der Gesellschaft zu pflegen, wurde im November 2011 der Logistikcluster Region Basel ins Leben gerufen. Als sogenannte Public Private Partnership (PPP) initiiert, wird der Cluster von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bis Ende des laufenden Jahres zu je einem Drittel sowie zu einem letzten Drittel von der Wirtschaft getragen, die durch einflussreiche Organisationen

aus der Region vertreten ist: Astag Nordwestschweiz, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, Handelskammer Beider Basel (HKBB), Spedlogswiss Nordwestschweiz, Schweizerische Rheinhäfen sowie Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewerbe.

Relevanter Standortvorteil

Ziel des Logistikclusters ist es, die Region Basel als attraktiver Logistikstandort zu positionieren. Denn die Branche ist nicht nur Wettbewerbs-, sondern auch Wirtschaftsfaktor und damit ein volkswirtschaftlich relevanter Standortvorteil. Ein weiteres Ziel des Clusters ist es, künftige Herausforderungen der Branche schon heute zu erkennen und anzugehen.

Mit einem Inputpapier zur raumplanerischen Sicherung der Logistikflächen im Grossraum Basel oder der Veröffentlichung eines Leitfadens zu marktfähigen Ansätzen grüner Logistik erarbeitete der Cluster konkrete Vorschläge und lancierte daneben erste Projekte in den Bereichen Bildung, Umwelt sowie Infrastruktur und Flächen. Diese wurden in einer vorausgehenden Bedürfnisumfrage von den lokalen Logistikunternehmen als die Bereiche mit dem grössten Handlungsbedarf definiert.

Der EuroAirport erhält noch in diesem Jahr ein neues Cargo-Terminal.

Eine unterzeichnete Erklärung zum Aufbau eines Containernetzwerks zwischen dem Logistikcluster Region Basel, dem Hafen Rotterdam und den Schweizerischen Rheinhäfen stützt zudem das Engagement des Clusters und der Handelskammer Beider Basel (HKBB) für einen trimodalen Containerterminal Basel Nord zur Versorgung der Schweiz per Schiff und Bahn. Mit einem neuen Cargo-Terminal am Basler Flughafen entwickelt sich auch diese Schlüsselinfrastruktur der Region erfolgreich weiter.

Zukunft des Logistikclusters

Nachdem die Clusterinitiative inzwischen auf über 300 Partnerfirmen und Freunde angewachsen und auf nationaler Ebene sowie im nahen Ausland bekannt ist, wird nun kurz vor Ablauf der ersten drei Clusterjahre eine neue Strategie für die Periode 2015 bis 2017 erarbeitet.

Konkrete Projekte kommen aber auch in diesem Jahr nicht zu kurz: Als Schlüsselpartner des grossen Hafenests wird der Logistikcluster vom 12. bis 14. September 2014 mit einem Stand vor Ort sein (siehe Seite 48). Und wenige Tage vorher an der Schweizer Logistikmesse Pack & Move teilnehmen. Zum Thema «Perspektiven Port of Switzerland» findet am 11. September 2014 das vierte Cluster-Forum an der Pack & Move in der Messe Basel statt.

Martin Dätwyler, Stellvertretender Direktor, Handelskammer Beider Basel (HKBB), Basel.

ORGANISATION

Konkrete Standortpolitik für die Region

Handelskammer Die Handelskammer Beider Basel (HKBB) der Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) ist 1997 aus der 1876 gegründeten Basler Handelskammer und dem 1919 konstituierten Verband Basellandschaftlicher Unternehmen entstanden. Als grösster bikantonaler Wirtschaftsverband in der Nordwestschweiz um-

fasst die Handelskammer heute über 2100 Firmen- und Einzelmitglieder. Das Hauptziel der HKBB lautet: «Eine konkrete Standortpolitik für die Region.» Die Handelskammer hat Engagements initiiert oder wurde mit Mandaten betraut, etwa Logistikcluster Region Basel oder Schweizer Innovationspark – Nordwestschweiz in Allschwil BL.



Hafen Birsfelden: Dieser linksrheinische Hafenteil dient ferner dem Verkehr mit Trockengütern, Containern und Mineralölerzeugnissen.

MARTIN HERBANN

ANZEIGE

SBB CFF FFS Cargo

Wir lassen Sie nicht hängen.

SBB Cargo transportiert Ihre internationalen Ladeeinheiten zuverlässig und pünktlich von den Hinterland-Terminals in die ganze Schweiz. Zudem profitieren Sie von tiefen CO₂-Emissionen und attraktiven Preisen.

Gut kombiniert. Gut unterwegs.

www.sbbcargo.com/de/swissplit

**BASEL – BUCHS SG
1 CONTAINER
AB CHF
300.–**

NEWS

Hohes Potenzial laut europäischer Studie

Alle zwei Jahre veröffentlicht die britische Wirtschaftszeitung «Financial Times» die Studie «European Cities and Regions of the Future». Für die Ausgabe 2014/15 wurden die Grunddaten von 468 städtischen Räumen analysiert, um jeweils fünf Ansiedlungskriterien zu bewerten: Wirtschaftspotenzial, Geschäftsfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit, Infrastruktur sowie Bildungskapital und Lebenshaltung. In der neusten Erhebung erreicht Basel in der Kategorie Kleinstädte zum ersten Mal eine Spitzenplatzierung: Bei der Bewertung des Wirtschaftspotenzials belegt das Zentrum am Rheinknie – hinter Genf und vor Cambridge (England) – den 2. Rang. Bei der Bewertung der Infrastruktur erreicht Basel mit dem 5. Platz ebenfalls eine gute Rangierung.

Durchmesserlinie – auch unter Basel

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) sind über die Kostenteilung der rund 30 Millionen Franken für das Vorprojekt «Herzstück Regio-S-Bahn» Mitte Juni 2014 einig geworden. Jetzt verhandeln die kantonalen Parlamente darüber. Im Vorprojekt werden grundlegende Fragen zum Herzstück der Basler Durchmesserlinie, die für eine fachliche Diskussion unabdingbar sind, geklärt. Dazu gehören die Definition der Lage und die Zugänge zu den Haltestellen, die Abstimmung des Angebots im grenzüberschreitenden Verkehr, ein Lösungskonzept für die Tunnelsicherheit und ebenfalls die Analyse der geologischen Beschaffenheit des Untergrunds. Wirtschaftsvertreter des Standorts Basel sind sich einig, dass der Vorprojektkredit der nächste Schritt sein muss. «Novartis begrüsst grundsätzlich

jede Verbesserung in der Anbindung des Novartis-Campus an den öffentlichen Verkehr. Die Fakten müssen bekannt sein, wenn wir einen echten Dialog wollen. Die Konkretisierung der Planungen zum Herzstück ist deshalb wünschenswert», erklärt Pascal Brenneisen, Leiter von Novartis Schweiz. Auch Bernhard Berger, Chef der Rapp-Gruppe und Präsident der Verkehrskommission der Handelskammer Beider Basel (HKBB), spricht sich für den Vorprojektkredit aus, denn: «Die neue Durchmesserlinie stellt einen Quantensprung im S-Bahn-Angebot dar. Damit gewinnt die ganze Region als Werkplatz und Lebensort enorm an Attraktivität. Für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Region ist dies ein entscheidendes Element. Deshalb muss das Projekt «Herzstück Regio-S-Bahn» rasch vorangetrieben werden.» Wenn das Vorhaben bis Ende Jahr gemäss der HKBB zu einem Projekt mit nationaler Priorität wird, dann darf es auch mit öffentlichen Geldern vom Bund rechnen.

Top-Platzierung bei globalem Vergleich

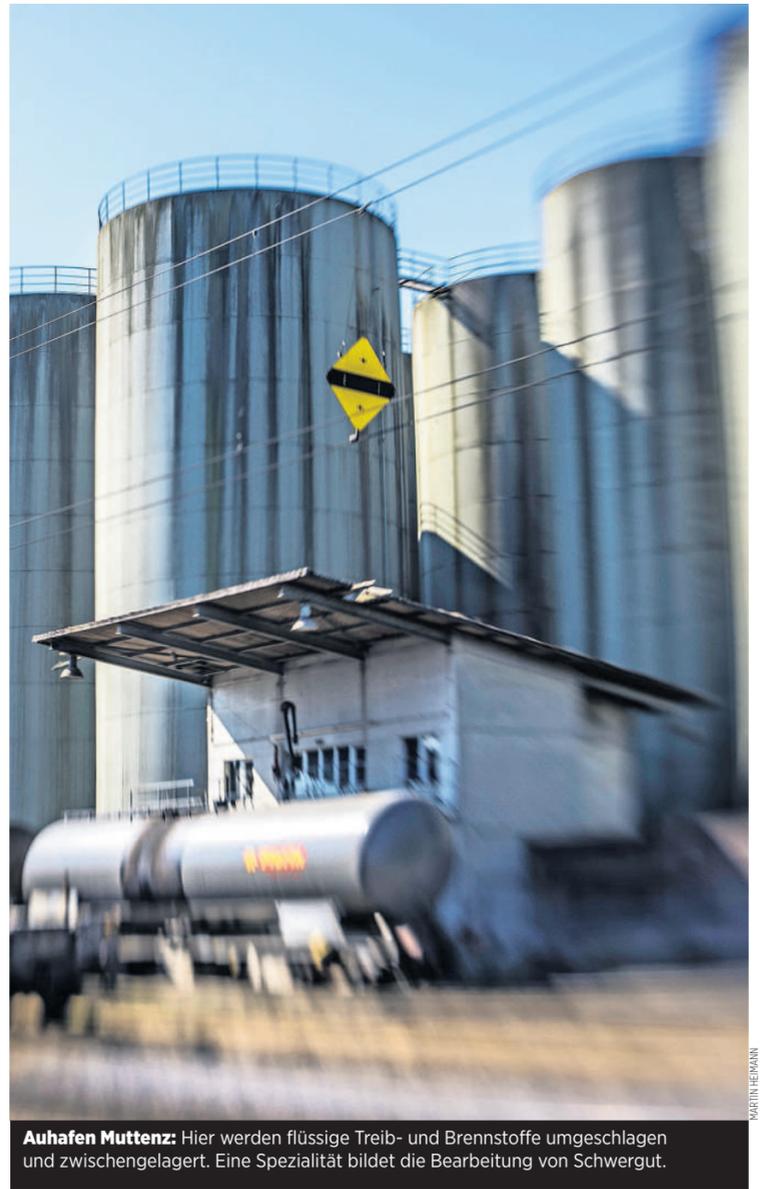
Im Rahmen des 10. World Forum for Foreign Direct Investment (FDI) in Schanghai (China) hat das «Site Selection Magazine» zusammen mit der FDI Association und der «Red Hot Location» am 13. November 2013 erstmals die FDI Awards in fünf Kategorien vergeben. In der Kategorie «Investment Promotion Agency of the Year» belegt die Wirtschaftsförderung BaselArea den 3. Platz. Davor konnten sich Sachsen-Anhalt (Deutschland) und Österreich auf Platz 1 und 2 positionieren. Iris Welten, Geschäftsführerin von BaselArea, sagt: «Dies beweist, dass sich unsere umfassende Kundenbetreuung, von der Akquisition bis zur Niederlassung eines Unternehmens, auszahlt. Durch diese Auszeichnung wird bestätigt, dass unsere Anstrengung für die Wirtschaftsregion Basel auch international wahrgenommen wird.»

Handelskammer für eine Kantonsfusion

Die politisch aktive Handelskammer Beider Basel (HKBB) ruft den Grossen Rat und den Landrat der Halbkantone auf, ja zu sagen zur Prüfung einer Kantonsfusion. Aus Sicht der Wirtschaft sei es für die künftige Ausrichtung der Region Nordwestschweiz entscheidend, dass die Möglichkeit mit all ihren Vor- und Nachteilen breit diskutiert werde. Der nationale und internationale Wettbewerb mache nicht vor den Kantonsgrenzen halt. Umso mehr gelte es, sich nicht abzuschotten, sondern sich zu öffnen, um gemeinsam die Zukunft zu gestalten. Die Fusionsprüfungs-Initiative, die voraussichtlich Ende September 2014 zur Abstimmung komme, bilde hierfür eine Grundlage. Die HKBB stellt sich deshalb beiden Initiativkomitees in Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL). «Jede Generation soll die Möglichkeit erhalten, die politischen Strukturen zu hinterfragen», sagt Thomas Staehelin, Advokat und Präsident der Handelskammer Beider Basel.

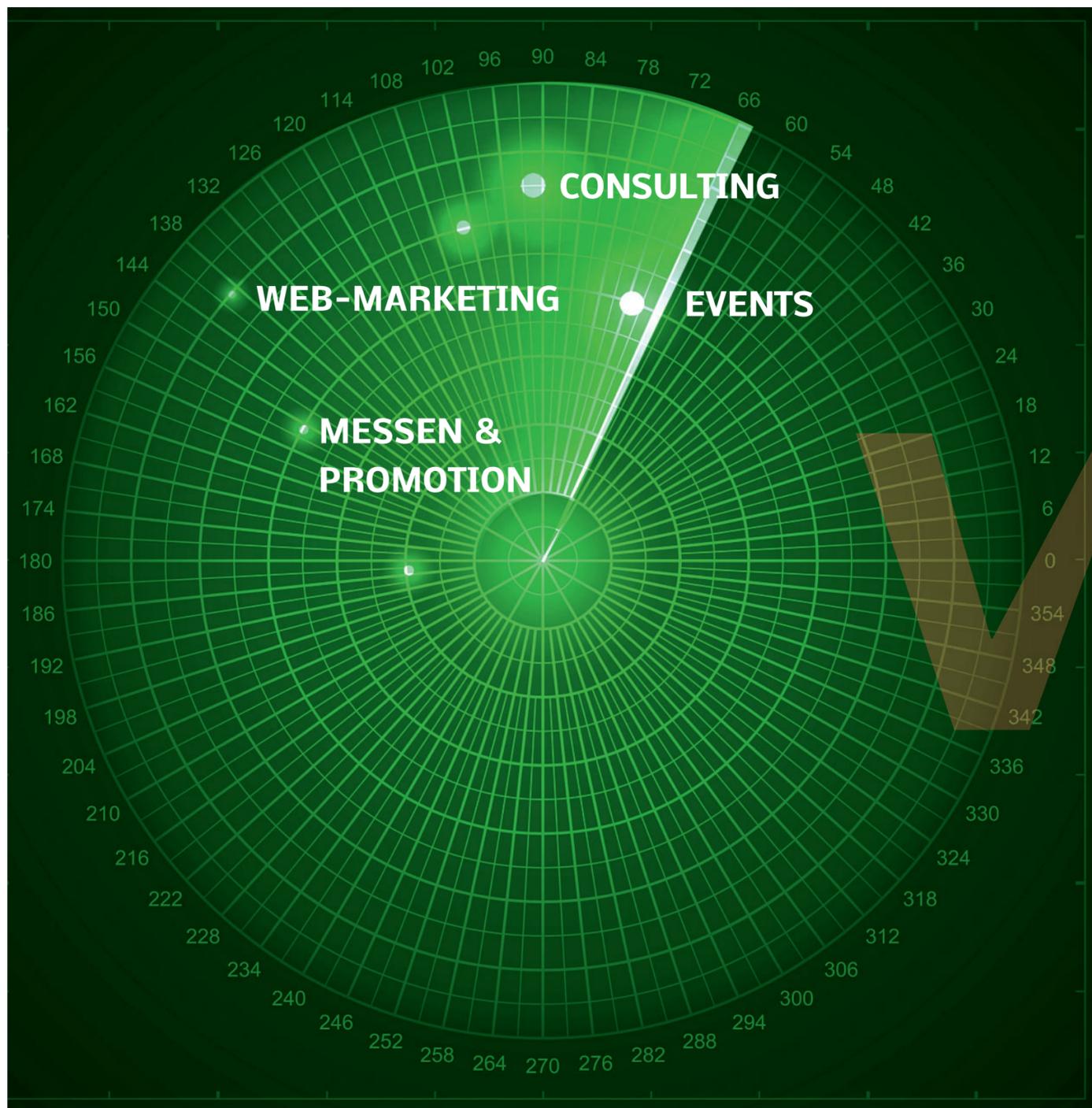
Innovationspark in Nordwestschweiz

Die drei Kantone Basel-Landschaft (BL), Basel-Stadt (BS) und Jura (JU) haben im Frühling 2014 gemeinsam mit der Handelskammer Beider Basel (HKBB) ein Dossier für den Schweizer Innovationspark – Region Nordwestschweiz mit dem Hauptstandort in Allschwil BL ausgearbeitet. Mit dem trikantonalen Projekt bewerben sich die drei Kantone in Bern für einen Netzwerkstandort des nationalen Innovationsparks. Inhaltlich wird ein erster Fokus auf Themen in den Life Sciences und auf unterstützende Technologien gelegt. Starke Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft der Region stehen laut der HKBB geschlossen hinter dem Projekt.



Auhafen Muttenz: Hier werden flüssige Treib- und Brennstoffe umgeschlagen und zwischengelagert. Eine Spezialität bildet die Bearbeitung von Schwergut.

ANZEIGE



Ihr Ziel ist unsere Herausforderung

Wirkungsvolles Marketing besteht aus fein abgestimmten Kommunikationsinstrumenten. Die Eventis AG erarbeitet für Ihre Unternehmung Strategien und Plattformen für einen wirkungsvollen Austausch im B2B oder B2C Bereich.

Alle dafür notwendigen Marketing-Hilfsmittel und Instrumente stehen für Sie bereit und werden auf Ihre Marktberechnungen zugeschnitten.

Wir konzeptionieren für Sie ein neues Marketing-Gefühl und bieten Ihnen mit Webmarketing, kompletten Websites, mobilen Anwendungen, Videoproduktionen und einzigartigen Events eine ausgereifte und erfolgreiche Kommunikation.

Die Eventis AG lebt Marketing: Mit höchstem Engagement für Ihre Ziele und Pläne – Garantiert!

Eventis AG
Hagnastrasse 27
CH-4132 Muttenz

Zentrale +4161 465 40 00
info@eventis.ch
www.eventis.ch

eventis
BUSINESS EVENT MARKETING

Das Rückgrat der Wirtschaft

Transportversicherung Der Rhein als Wasserstrasse ist erst zur Hälfte ausgelastet. Dies bringt Chancen für die gesamte Transportbranche.

MARCEL BIRRER

Täglich sind weltweit Tausende Frachtschiffe im Einsatz, um Güter an ihren Bestimmungsort zu bringen. Zahlreiche von ihnen auf der verkehrsreichsten Wasserstrasse Europas – dem Rhein. Wird die Ware unterwegs beschädigt oder geht sie verloren, schützt eine Transportversicherung vor finanziellen Schwierigkeiten. Da ohne diese Absicherung niemand das Risiko des Gütertransports eingehen würde, bildet sie das Rückgrat der Wirtschaft.

Seit Jahrhunderten werden Waren rund um den Globus transportiert. So ist es kein Zufall, dass der Ursprung aller Versicherungen im Transportwesen liegt. Bereits die ersten Seefahrer waren sich der Risiken auf hoher See bewusst. Deshalb gab es schon in der Antike (etwa 1200 vor Christus bis 600 nach Christus) Gesetze, die deren gemeinsame Übernahme regelten. Die ersten Transportversicherungen im heutigen Sinne wurden im Mittelalter (etwa 14. Jahrhundert) abgeschlossen.

Ein Segelschiff voller kostbarer Schätze aus dem Nahen Osten versprach zwar grossen Reichtum, jedoch nur dann, wenn es heil in seinen Heimathafen zurückkehrte. Wurde die Ware unterwegs beschädigt oder gestohlen, drohten dem Betroffenen hohe Folgekosten. Dies galt damals und gilt auch heute noch. Ein Schadenfall kann ein Unternehmen in ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten bringen. Aus diesem Grund gilt es, die Risiken auf viele Schultern zu verteilen.

Potenzial der Binnenschifffahrt

Die Experten einer Versicherung interessieren sich für alle Transportwege; seien sie in der Luft, an Land oder auf dem Wasser. Der Rhein ist ein Transportweg, der für unsere Tätigkeit Potenzial birgt. Denn während die Verkehrsinfrastruktur der Strasse und der Schiene an ihre Belastungsgrenze stösst, ist das Potenzial der Binnenschifffahrt bei Weitem nicht ausgeschöpft. Der Rhein als Wasserstrasse ist noch lange nicht vollständig ausgelastet. Er hat Kapazität für viele weitere Frachtschiffe. In den kommenden Jahren wird die Binnenschifffahrt deshalb an Bedeutung gewinnen. Dies bringt Chancen für die gesamte Transportbranche.



Auhafen Muttenz: Dieser linksrheinische Hafenteil dient ferner dem Verkehr mit Speiseöl sowie Dünger, Tonerde, Getreide und anderen Trockengütern.

Die Risiken während des Transports sind vielfältig. Unterwegs können elektronische Geräte aus Containern gestohlen werden, Fahrzeuge verbrennen und Nahrungsmittel verderben, wenn die Kühlung ausfällt. Am höchsten ist allerdings die Wahrscheinlichkeit eines Schadens beim Umschlag. Werden Güter auf-, ab- oder umgeladen, lauern besonders viele Gefahrenquellen: Der Kranführer kann einen Fehler machen und der Container dadurch runterfallen oder kippen. Im schlimmsten Fall zerstört er sogar das Frachtschiff. Bei glimpflicherem Ausgang verrutscht die Ladung im Innern des Containers und wird dadurch beschädigt oder demoliert. Massgeschneiderte Policen eines Transportversicherers sorgen für den

Am höchsten ist die Gefahr eines Schadens beim Auf-, Ab- oder Umladen.

Schadenfall jedoch vor. In den Schweizerischen Rheinhäfen in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sehen Passanten besonders gut, dass nicht nur Waren in Containern auf den Frachtschiffen, sondern Güter wie Getreide, Sand, Kies, Öl oder Gas ebenfalls in deren Bauch transportiert werden. In Silos und Tanks, die von weither sichtbar sind, werden diese losen Waren im Hafen zwischengelagert. Auch dies birgt Gefahren für Schadenfälle: Leitungen können beim Umpumpen platzen, Nahrungsmittel von Insekten oder Larven befallen sein oder Waren können vernässen.

Was unser Herz als Versicherer am höchsten schlagen lässt, sind Spezialfälle wie der Transport von haushohen Turbi-

nen, Generatoren oder Laufrädern mit über 100 Tonnen Gewicht. Diese Art von Schwergütern ist aufgrund ihrer Übermasse, ihres Gewichts und ihrer Komplexität für längere Strassentransporte ungeeignet. Somit werden sie auf dem Wasser von A nach B gebracht. Damit wir in solchen Fällen präventiv möglichst alle Gefahren ausschliessen können, sind die Experten manchmal sogar vor Ort, wenn die Güter auf-, ab- oder umgeladen werden.

Versicherung für alle Fälle

Für uns Transportversicherer gilt der Rhein als attraktive und sichere Route. Erstaunlicherweise ist die Kollisionsgefahr zweier Schiffe auf dem Ozean höher als auf diesem verhältnismässig schmalen Fluss.

Seit 1883 spielt Nationale Suisse in der Schweizer Wirtschaft eine Rolle und hat sich neben der Transportversicherung als

Anbieter spezialisierter Versicherungslösungen für Firmenkunden sowie zeitgemässer und bedarfsgerechter Produkte etabliert.

Die Kunden von Nationale Suisse sind im Schadenfall vor finanziellen Konsequenzen geschützt. Unsere Leistungen nehmen sowohl Produktions- als auch Handelsbetriebe in Anspruch.

Unsere erfahrenen und lösungsorientierten Experten erarbeiten massgeschneiderte Versicherungsverträge. Diese Versicherungslösungen spiegeln nicht nur die vielen spannenden Facetten der Transportversicherungsbranche, sondern auch unser zeitgemässes Know-how und die 130-jährige Erfahrung im Transportbereich.

Marcel Birrer, Leiter Marine Schweiz, Nationale Suisse, Basel.

ANZEIGE

Basel Land Schafft

Karrieren beginnen mit Weiterbildungen beim Bildungszentrum kvBL praxisorientiert, anspruchsvoll und mit gutem Erfolg. Denn Weiterbildung fragt nicht nach Kantonsgrenzen, sondern nach Kompetenz.

Mehr auf

www.bildungszentrumkvbl.ch

Bildungszentrum kvBL: Zukunft, gut gemacht.



BILDUNGSZENTRUM kvBL
Reinach. Muttenz. Liestal.



Praktiker für Betriebe in aller Welt

Höhere Bildungslandschaft In der Region Basel unterstützen sich Lehre und Firmen gegenseitig – sowohl an den beiden universitären Hochschulen als auch an den beiden kaufmännischen Schulen.

ISABEL STEINHOFF

Wer an den Wirtschaftsstandort Beider Basel denkt, dem kommen zuerst grosse Schweizer Chemie- und Life-Sciences-Konzerne in den Sinn. Novartis, Roche, Syngenta und Co. leisten tatsächlich den grössten Beitrag zur Wertschöpfung in diesem Landesteil.

Aber auch viele KMU sowie eine steigende Zahl erfolgreicher Start-ups und Spin-offs wie beispielsweise das Pharmaunternehmen Actelion in Allschwil BL, das zu den SMI-Titeln der Schweizer Börse gehört, sind hier angesiedelt. Dies schlägt sich im Angebot der hiesigen höheren Bildungslandschaft nieder, wie eine «tour d'horizon» durch das Spektrum und über die Standorte der Universität Basel, der Fachhochschule Nordwestschweiz, der Handelsschule KV Basel sowie des Bildungszentrums KV BL zeigt.

Universität Basel

An der traditionellen Universität Basel (Unibas) in der Basler Innenstadt, getragen durch die Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL), erfreuen sich die Studiengänge Chemie, Pharma, Physik, Biologie und Medizin grosser Beliebtheit. Gut die Hälfte der Studierenden widmet sich diesen Fachbereichen. Promovieren kann man hier sogar in speziellen Programmen wie Bioethik, Biomedizinale Technik oder Pflegewissenschaft. Rund ein Fünftel der Studierenden kommt aus den angrenzenden Kantonen Aargau und Solothurn. Aus der übrigen Schweiz stammt ein Viertel der Immatrikulierten, der Rest aus dem Ausland.

Die Unibas bietet unter der Bezeichnung Advanced Studies berufs begleitende Weiterbildungsstudiengänge an. Das breite Angebot besteht aus über 30 Studiengängen und mehr als 100 Zertifikats- oder Diplomkursen aus allen Fachgebieten. Die Universität Basel arbeitet hier stark

mit Unternehmen, Non-Profit-Organisationen (NPO) und Behörden zusammen, um die Praxisnähe und Anwendbarkeit des Gelernten sicherzustellen. Auf der Stufe Diploma of Advanced Studies (DAS) finden, neben den Lehrgängen mit psychologischem Schwerpunkt, vor allem die Richtungen Clinical Trial Practice and Management sowie European Course in Pharmaceutical Medicine Anklang. Das DAS-Weiterbildungsangebot nutzen zurzeit insgesamt über 250 Personen. Davon sind drei Fünftel Frauen. Wer einen Master of Advanced Studies (MAS) absolvieren will, kann sich an der ältesten Hochschule der Schweiz unter anderem in Public Health, Versicherungsmedizin und Health Management weiterbilden. In diesem Bereich finden sich unter den Lehrkörpern aus der Praxis neben Experten aus Gesundheitsbehörden, Sozial- und Privatversicherungen vor allem Dozenten von renommierten US-amerikanischen Universitäten. Dieses wirtschaftsnahe Weiterbildungsangebot passt bestens zu den Aktivitäten der Handelskammer Beider Basel, die die Region in ihrer Vorreiterrolle in Sachen Medizin und Life Sciences stärken möchte. Die Wissenschaft steht also in regem Austausch mit der Praxis.

Fachhochschule Nordwestschweiz

Für ihre enge Kooperation mit der Wirtschaft bekannt ist auch die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) mit rund 10 000 Studierenden. Insgesamt offeriert das Bildungsinstitut 29 Bachelor- und 19 Master-Studiengänge. An den Baselbieter Standorten Muttenz BL und Liestal BL widmet man sich unter anderem den Themen Wirtschaft, Mechatronik und Life Sciences. Letzteres ist eine Subsumation der Bereiche Naturwissenschaften, Medizin und Technologie.

Die Bachelor-Lehrgänge Life Science Technologies und Molecular Life Sciences bilden das praxisnahe Fundament. Man arbeitet an einer Verknüpfung der Life

Sciences und der dafür notwendigen und relevanten Technologien, zum Beispiel Informatik, Sensorik oder Messtechnik. Das Programm ist interdisziplinär aufgebaut und vermittelt Grundkenntnisse der Natur- und Ingenieurwissenschaften sowie Medizintechnik und -informatik, Pharma- und Umwelttechnik. Vollzeit muss man sechs Semester investieren, in Teilzeit zehn. Danach können die erworbenen Erkenntnisse in den Master-

Life Sciences und Logistik als zentrale Themen der Aus- und Weiterbildung.

Lehrgängen Molecular Technologies, Therapeutic Technologies oder Environmental Technologies vertieft werden.

Auf der Stufe Weiterbildung umfasst das Angebot der FHNW in der Region Basel die Programme Information Systems Management, Nano and Micro Technology sowie Umwelttechnik und -management. Letzterer Studiengang trifft ebenfalls einen wichtigen Nerv der Zeit. Ökologie und Nachhaltigkeit sind nicht nur aktuelle Schlagworte in den Medien. Auch Unternehmen sehen sich dieser Problematik ausgesetzt und müssen handeln. Gemäss Angaben der Handelskammer Beider Basel gewinnt vor allem das Thema Grüne Logistik zunehmend an Bedeutung. So ergab eine Befragung des Logistikclusters Region Basel, dass schon heute fast 60 Prozent der lokalen Transport- und Logistikdienstleister dieser Thematik einen hohen bis sehr hohen Stellenwert einräumen. Bei fast vier Fünfteln der Unter-

nehmen ist der Umweltschutz bereits im Firmenleitbild verankert, und knapp 60 Prozent haben konkrete Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Transport- und Logistikbereich entwickelt.

Handelsschule KV Basel

Nicht nur die Chemie- und Life-Sciences-Industrien zeichnen den Wirtschaftsstandort aus. Die ausgezeichnete Lage und Verkehrsinfrastruktur mit Schweizerischen Rheinhäfen, EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, internationalen Bahnhöfen und Anschluss ans europäische Autobahnnetz machen Basel zum Logistikzentrum der Schweiz. Grosse Konzerne wie Panalpina, DHL oder SBB nutzen diese Vorzüge, um von hier aus global zu operieren.

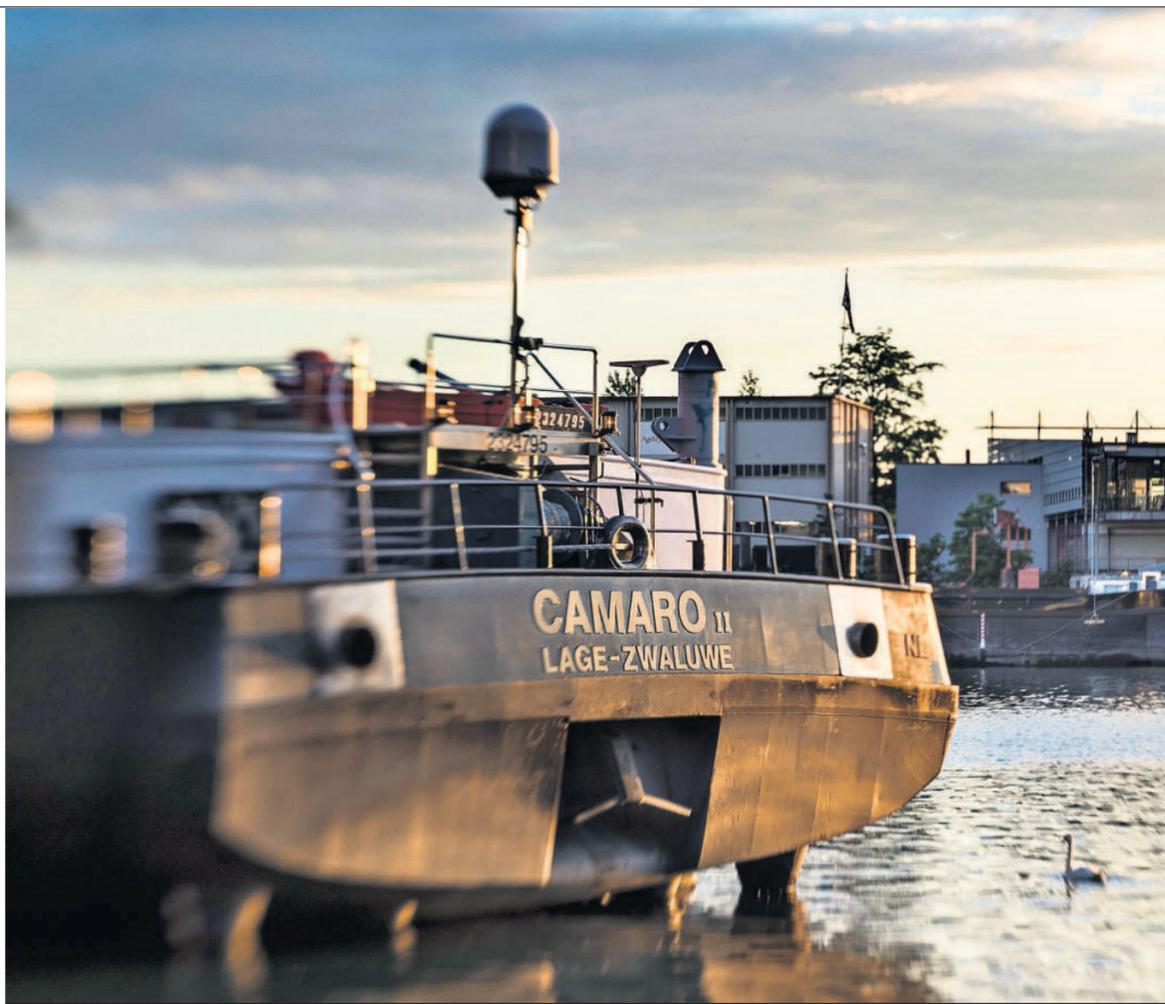
Es ist daher nicht weiter verwunderlich, dass zum Beispiel die Handelsschule KV Basel (KV BS) neben den Weiterbildungslehrgängen in Informatik, Marketing/Verkauf, Personal, Rechnungswesen, Sprachen sowie Versicherungen/Finanzen das spezielle Programm Zoll anbietet. Mit dem Kurs Zolldeklarant erwerben sich die Absolventen einen eidgenössischen Fachausweis. Durchgeführt wird dieser Kurs in Kooperation mit Spedlogswiss, dem Verband der international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen in der Schweiz. Im Fokus stehen die Themengebiete Zoll, Speditionslogistik, Betriebswirtschaft und Supply Chain Management. Aufgrund der zentralen Lage Basels wird auch die EU-Zollabwicklung betrachtet.

Um diesem Fakt Rechnung zu tragen, wird die Vertiefung Spedition und Logistik zudem auf Ebene Kaderbildung angeboten. In sechs Semestern werden die Teilnehmer auf eine bereichsübergreifende und marktorientierte Führungsposition vorbereitet. Die Kaderbildung kann man darüber hinaus in den Bereichen SAP, Detailhandel oder Bankwesen absolvieren. Selbstverständlich offeriert das KV BL auch die kaufmännische Grundausbildung sowie die Berufsmaturität.

Bildungszentrum KV BL

Abgerundet wird das höhere Bildungsportfolio der Region durch das Bildungszentrum KV BL. Dieses bietet im Auftrag des Kantons an den Standorten Liestal BL, Muttenz BL und Reinach BL kaufmännische Grund- und Weiterbildung in verschiedenen Bereichen an.

In der Grundbildung umfasst das Spektrum KV-Lehre, Detailhandelsschule mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis und eidgenössische Berufsmaturität. Das Weiterbildungsprogramm bringt Fachleute in den Bereichen Rechnungswesen, Treuhand, Steuern, Personalwesen, Eventplaner, Marketing und Verkauf, Sozialversicherung, Fachmann KMU, Ausbilder SVEB sowie HF Dozent im Nebenamt hervor. Einen Fachausweis können die Teilnehmer in den Feldern Personal, Sozialversicherung, Finanz- und Rechnungswesen, Technik, Detailhandel, Ausbilder, Führung oder Verkauf und Marketing erwerben. Hier werden Handlungs-



Hafen Basel-Kleinmünchen: Die Schweizerischen Rheinhäfen bieten bis zu zweistündige Führungen an – für Schüler und Studierende ist

ANZEIGE

Beraten.
Planen.
Steuern.

RAPP

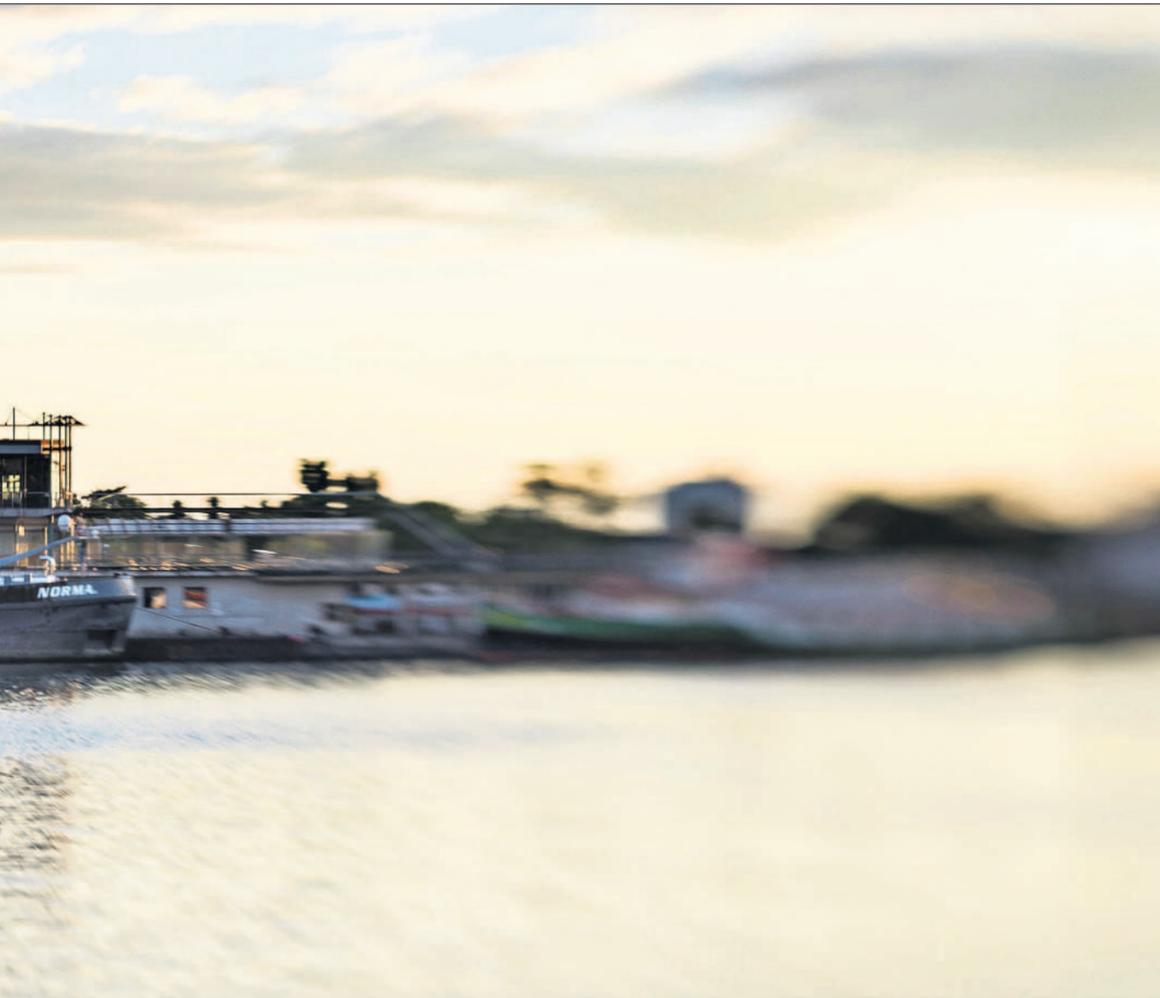
Kombinierter Verkehr hat Zukunft.

Wir entwickeln überzeugende Lösungen für den kombinierten Verkehr, für Umschlagslogistik und Hafenplanung. Damit der Transport auf Wasser, Schiene und Strasse effizient funktioniert und die Verkehrsschnittstellen optimal ineinandergreifen.

Rapp entwirft Zukunft. Nachhaltig – Tag für Tag. Als führendes Beratungs- und Planungsunternehmen mit 450 Ingenieuren, Architekten und Fachspezialisten entwickeln wir integrale Lösungen für unseren Lebensraum und die bebaute Umwelt.

Werfen Sie einen Blick auf www.rapp.ch

Rapp Gruppe | Hochstrasse 100 | CH-4018 Basel | T +41 58 595 77 77



ein solcher Rundgang kostenlos, nicht so der Eintritt in die Ausstellung «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» oder der Besuch des Siloturms.

MARTIN HERMANN

und Transferkompetenzen vertieft, die in den vielen KMU der Region angewendet werden können. Wie bei der Handelsschule KV Basel dauern die Kurse am Bildungszentrum KV BL zwischen drei und sechs Semester und sind berufsbegleitend. Das könnte auch der Grund dafür

sein, dass in beiden KV-Schulen die Frauen die Mehrheit der Teilnehmer bilden.

Gesamthaft deckt das höhere Bildungsangebot der Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) die Bedürfnisse gut ab – nicht nur für die Big Player von Life Sciences und Logistik, sondern auch für

KMU. Die Kooperation zwischen Lehre und Praxispartnern funktioniert und trägt sicherlich zur Attraktivität der Region Beider Basel bei. So ergab jüngst eine Studie des Wirtschaftsforschungsinstituts BAK Basel, dass Basel zu den vier besten Wirtschaftsstandorten in Europa zählt.

INSTITUTE

Vier Schulen für über 27 000 Studierende

Unibas Die Universität Basel (Unibas) wurde am 4. April 1460 gegründet und ist damit die älteste Hochschule der Schweiz. Ihre universitären Einrichtungen sind über die Basler Innenstadt verteilt. Sie offeriert auf der Grundbildungsstufe für rund 12 000 Studierende ein breites Spektrum – von Recht über Wirtschaftswissenschaften, Psychologie und Sprachen bis zu Naturwissenschaften. Der Frauenanteil liegt durchschnittlich bei rund 54 Prozent. Im Bereich Weiterbildung nutzen zurzeit etwa 300 Personen das DAS-Angebot (Diploma of Advanced Studies) und rund 700 Personen das MAS-Angebot (Master of Advanced Studies) der Unibas, an der über 1500 Lehrbeauftragte dozieren. Die Beiträge der öffentlichen Hand beliefen sich 2013 auf 458,4 Millionen Franken. Davon tragen die beiden Basler Kantone jeweils zirka 150 Millionen Franken. Der Rest geht gemäss der interkantonalen Fachhochschulvereinbarung (FHV) zu etwa gleichen Teilen auf Kosten von Bund und den übrigen Kantonen.

FHNW Die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) wurde 2006 durch die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn ins Leben gerufen. Sie verfügt über sechs Standorte: Liestal BL, Muttenz BL, Basel, Solothurn, Olten SO und Brugg-Windisch AG. Die FHNW entstand aus der Fusion der drei Fachhochschulen Aargau, Beider Basel und Solothurn, der Pädagogischen Hochschule Solothurn, der Hochschule für Pädagogik und Soziale Arbeit Beider Basel sowie der Musikhochschulen der Musik-Akademie Basel. Die rund 10 000 Studierenden, unterrichtet von über 500 Dozenten, widmen sich unter anderem den Fach-

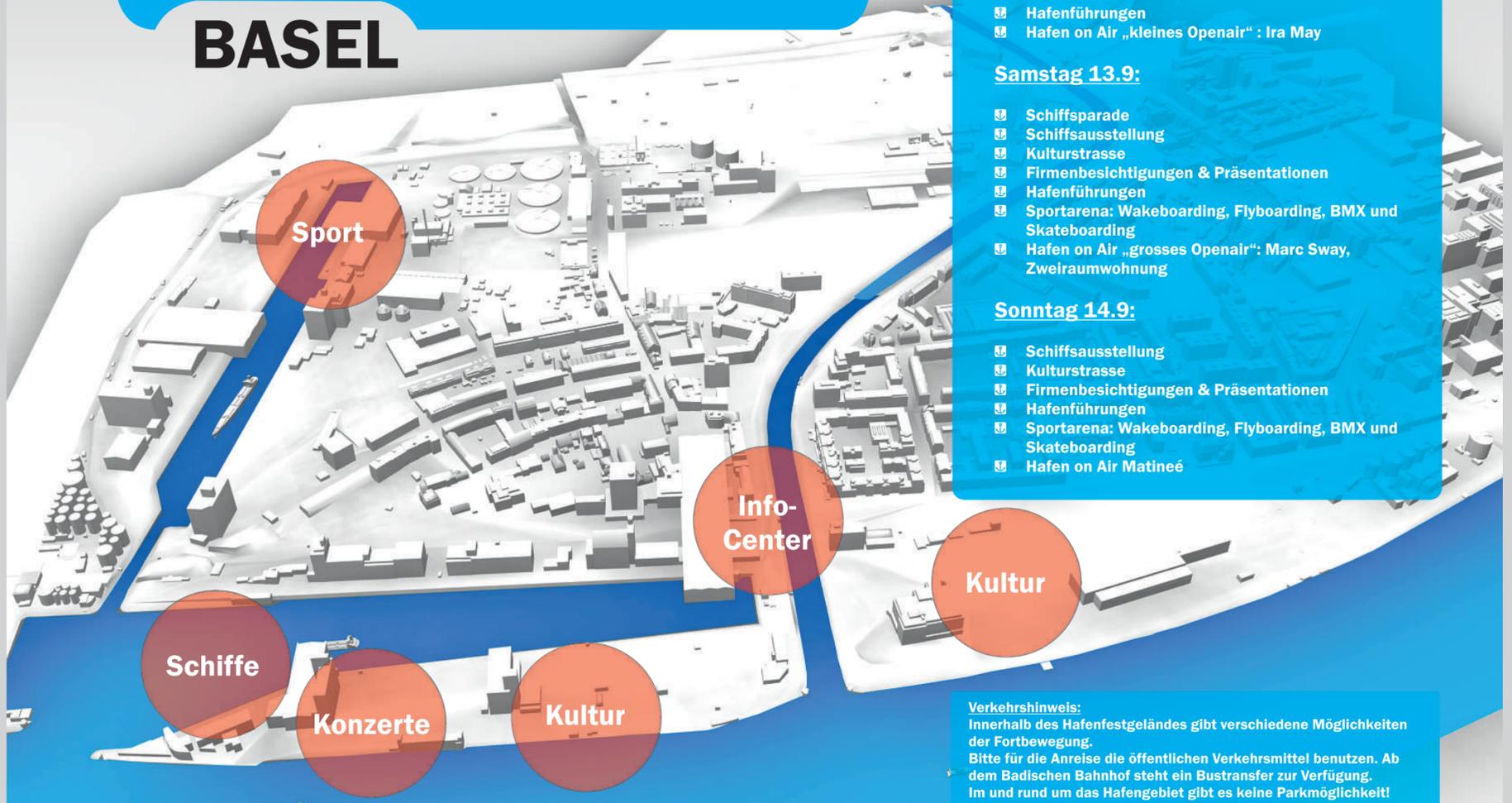
richtungen Architektur, Bau und Geomatik, Life Sciences, Mechatronik, trinationale Gestaltung und Kunst, Pädagogik, Soziale Arbeit sowie Wirtschaft. Auch hier ist die Mehrheit der Eingeschriebenen weiblich. Im vergangenen Jahr erhielt die FHNW 218,6 Millionen Franken von den vier Trägerkantonen. Nochmal gut zwei Drittel so hohe Subventionen gab es durch leistungsbezogene Aufträge der Basler Kantone, den Bund sowie die übrigen Kantone.

KV BS Die städtische Bildungsstätte Handelsschule KV Basel (KV BS) wurde 1862 durch den Kaufmännischen Verein Basel-Stadt errichtet. Das Institut wird von rund 2620 Personen besucht, von denen etwa 1500 die Grund- und 1120 die Weiterbildung in Anspruch nehmen. Zum KV BS gehören ebenso die Höhere Fachschule für Wirtschaft (HFW) und die Höhere Fachschule für Marketing und Kommunikation (HFMK). Das Lehrpersonal setzt sich aus rund 100 angestellten Dozenten sowie 185 Referenten aus der Praxis zusammen. Darunter Juristen, Personalspezialisten oder Marketingverantwortliche.

KV BL 1896 durch den Verband Basel-Land aufgebaut, firmiert das Bildungszentrum KV BL seit 2007 unter seinem heutigen Namen. Es verfügt über die drei Standorte in Reinach BL, Muttenz BL und Liestal BL. 2013 besuchten hier über 3000 Personen eine Grund- oder Weiterbildung. Unterrichtet wurden sie von insgesamt 336 Lehrpersonen. Das Angebotspektrum umfasst etwa KV-Lehre, Wirtschaftsmittelschule (WMS), Kaufmännische Vorbereitungsschule (KVS) sowie Fachpersonal-Lehrgänge, Eidgenössische Fachausweise und Höhere Fachschule für Wirtschaft (HFW).

ANZEIGE

12.-14. September 2014 2014 HAFENFEST BASEL



Programmorschau:

www.hafenfest.ch - m.hafenfest.ch



Freitag 12.9.:

- 📍 Schiffsparade
- 📍 Eröffnung durch Bundesrätin Doris Leuthard
- 📍 Schiffsausstellung
- 📍 Kulturstrasse
- 📍 Hafenfürungen
- 📍 Hafen on Air „kleines Openair“ : Ira May

Samstag 13.9.:

- 📍 Schiffsparade
- 📍 Schiffsausstellung
- 📍 Kulturstrasse
- 📍 Firmenbesichtigungen & Präsentationen
- 📍 Hafenfürungen
- 📍 Sportarena: Wakeboarding, Flyboarding, BMX und Skateboarding
- 📍 Hafen on Air „grosses Openair“: Marc Sway, Zweiraumwohnung

Sonntag 14.9.:

- 📍 Schiffsausstellung
- 📍 Kulturstrasse
- 📍 Firmenbesichtigungen & Präsentationen
- 📍 Hafenfürungen
- 📍 Sportarena: Wakeboarding, Flyboarding, BMX und Skateboarding
- 📍 Hafen on Air Matinee

Verkehrshinweis:

Innerhalb des Hafengebietes gibt verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung. Bitte für die Anreise die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Ab dem Badischen Bahnhof steht ein Bustransfer zur Verfügung. Im und rund um das Hafengebiet gibt es keine Parkmöglichkeit!

|||||

IHRE KONKURRENZ KOMMT. SIE AUCH?

PACK&MOVE IN BASEL

9. BIS 12. SEPTEMBER 2014

Schweizer Fachmesse für integrierte Logistiklösungen
und Verpackungstechnik | Messe Basel | www.packmove.ch



M
.CH

Kompetenzpartner

GS1
Switzerland

Fachpartner

SVI
Ganzheitliches Verpackungsdenken

PACK&MOVE
Logistik • Verpackung