

# tribüne

## Das Magazin mit unternehmerischen Visionen

### Editorial



Jasmin Fürstenberger  
Bereichsleiterin Kommunikation,  
Handelskammer beider Basel  
j.fuerstenberger@hkbb.ch

Wir alle kennen die Region Basel als weltweit bedeutenden Life Sciences-Standort mit Big Pharma und zahlreichen, innovativen Start-ups. Aber ist Ihnen auch die Bedeutung der Logistik für unsere Region und die Schweiz bewusst? Unsere zweite Leitbranche generiert eine jährliche Wertschöpfung von drei Milliarden Franken. Und gibt rund 18'000 Menschen Arbeit. Grund genug, diesen bedeutenden Wirtschaftszweig genauer unter die Lupe zu nehmen.

Handelskammerdirektor Martin Dätwyler gibt Einblick in unsere Region als globaler Hub. Klar ist, ohne Logistik läuft nichts im Alltag. Ihre Dienstleistungen bilden das Rückgrat unserer Industrie, unserer Wirtschaft, unseres täglichen Lebens. Basel ist

ein Logistik-Hotspot mit grosser Attraktivität. Mit ihrer Investition in die Logistik investiert die Region Basel in Wirtschaft, Prosperität und Lebensqualität der Schweiz.

Andreas Stöckli, CEO Rhenus Alpina AG, zeigt aus Sicht eines Logistik-Unternehmers auf, welchen Herausforderungen sich die Branche stellt. Fehlende Planungssicherheit bedrohen Investitionen in Infrastruktur; Zollschranken und Regulatorien nehmen im Logistikgeschäft zu. Der wachsende Online-Handel und der Einsatz neuer Technologien wie Drohnen, Lieferroboter oder autonomes Fahren eröffnen neue Chancen, bringen aber auch Anforderungen mit sich. Insbesondere die City Logistik wird schneller, planbarer und flexibler, wie Dieter Bambauer, Leiter PostLogistics und ICT bei der Schweizerischen Post aufzeigt.

Und natürlich haben die Entwicklungen in der Logistikbranche auch Auswirkungen auf die Gesetzgebung. Welche dies sind – von den lokalen Pferdefuhrwerktransporten bis zur modernen Kontraktlogistik – schildert uns abschliessend Stephan Erbe, Rechtsanwalt bei ThomannFischer.

### Logistik in der Region

- 2 **Basel – globaler Hub für Güter**
- 3 **EuroAirport: Wann fährt die Bahn?**
- 4 **Basel ist mehr als das Tor zur Schweiz**
- 5 **Nationale Verkehrsdrehscheibe mit Zukunft: Gateway Basel Nord**
- 6 **Drohne und Cargo sous terrain – neue Anforderungen an die Logistik**
- 7 **Drei Fragen an den «Velokurier» ...**
- 8 **Transportrecht – vom Pferdefuhrwerk zur Kontraktlogistik**

Eine Publikation der Handelskammer beider Basel, der Advokatenkammer Basel und des Basellandschaftlichen Anwaltsverbands mit grosszügiger Unterstützung der Jubiläumstiftung La Roche & Co Banquiers.

# Basel – globaler Hub für Güter



Martin Dätwyler  
Direktor  
Handelskammer beider Basel  
m.daetwyler@hkbb.ch

**Im Herzen Europas gelegen ist Basel ein bedeutendes Logistikzentrum und ein wichtiger Knotenpunkt im Land-, Wasser- und Luftverkehr. Die Wirtschaft lebt vom reibungslosen Austausch von Gütern – die Logistik-Branche bildet das Rückgrat der Schweizer Wirtschaft.**

Basel ist weltweit als bedeutender Pharmastandort bekannt. Was viele nicht wissen: Nicht nur die Pharmaindustrie verleiht der Wirtschaft unserer Region grossen Schub. Neben den Life Sciences und der Finanzindustrie gehört die Logistik zu den grössten Branchen der Region Basel. Rund 1'000 Logistikunternehmen schaffen 18'000 Arbeitsplätze und bilden jährlich in unserer Region gegen 500 Lernende aus. Damit gehören sie zu den wichtigsten Arbeitgebern und Lehrbetrieben.

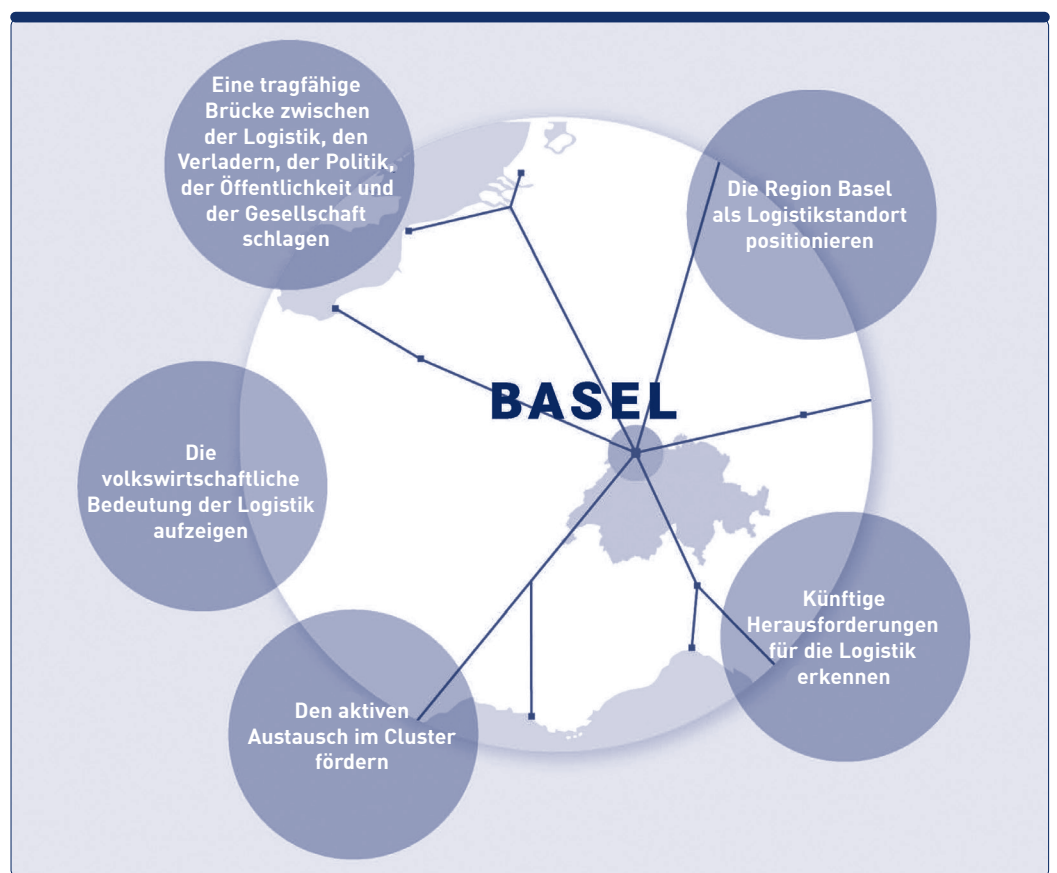
## Bedeutende Wertschöpfung

Die Logistiker der Region Basel generieren pro beschäftigte Person eine Nettowertschöpfung von rund 150'000 Franken. Dies ergibt für die regionale Logistikbranche eine Gesamtwertschöpfung von rund drei Milliarden Franken. Diese herausragende Marktstellung ist einerseits bedingt durch die geografische Lage Basels im Herzen Europas: Mit Rheinhäfen und binationalem Flughafen, aber auch mit bedeutenden Strassen- und Eisenbahnverbindungen ist Basel das Gateway der Schweiz. Andererseits ist dies aber auch auf die hohe Aussenhandelsorientierung der Schweiz zurückzuführen. In Basel und Umgebung werden jährlich insgesamt 20 Millionen Tonnen Wirtschaftsgüter importiert oder exportiert. Dies entspricht rund 30 Prozent des schweizerischen Aussenhandels.

## Wenig beachtete Branche

Dennoch wird die Leistung der Logistikbranche noch immer zu wenig wahrgenommen – von der Bevölkerung, von der Politik und von der Verwaltung. Häufig geht vergessen, dass gerade die Logistik eine Grundvoraussetzung dafür ist, dass ein Land überhaupt erfolgreich wirtschaften kann. Hier gibt der Logistikcluster Region Basel Gegensteuer. Der Logistikcluster setzt sich dafür ein, die Interessen der Branche zu vertreten und die Region Basel

Herausforderungen. Da können Netzwerk, Experten und Forscher des Logistikclusters Basel die Unternehmen unterstützen und mit dem Blick von aussen helfen, neue Wege einzuschlagen und Innovationen voranzutreiben. Will man auf neue Logistikinfrastrukturen setzen, ist Basel für die kommenden Jahrzehnte sicher der beste Ort: Es liegt zentral an der Nord-Süd-Achse des transeuropäischen Verkehrskorridors und als «Tor zur Schweiz» auch künftig am Puls der Warenströme.



als wichtigsten Logistikstandort der Schweiz zu positionieren. Er will eine Brücke zwischen Logistik, Verladern, Politik, Verwaltung, Behörden und der Gesellschaft schlagen und künftige Herausforderungen der Logistik erkennen und erfolgreich meistern.

In der heutigen Zeit, wo alles immer schneller gehen muss und Landes- oder Wassergrenzen kaum mehr eine Rolle spielen, ist die Branche besonders gefordert. Insbesondere auch die voranschreitende Digitalisierung stellt die Logistik vor neue

## Logistikcluster der Region Basel

Der Logistikcluster Region Basel hat es sich zum Ziel gesetzt, die Region Basel als Logistikstandort noch besser zu positionieren. Um dies zu erreichen, fokussiert der Logistikcluster auf folgende Schwerpunktthemen:

**Infrastrukturentwicklung und Raumplanung:** Im Interesse der Güterverkehrswirtschaft nimmt der Logistikcluster Region Basel vermehrt Einfluss auf Verkehrsinfrastruktur-Programme von

Bund und Kantone. Ziel ist es, ein integrales Güterverkehrskonzept der Region Basel für die Jahre 2025/30 zu entwickeln. Schwerpunkte sind unter anderem die Trassensicherung im Schienenverkehr, eine effiziente Abwicklung des Güterverkehrs an Grenzübergängen oder zusätzliche Umschlagsflächen für Container, wie das trimodale Containerterminal Basel Nord. Das neue Hafenbecken stellt den künftigen Anschluss des Containerterminals an die Binnenschifffahrt sicher und ermöglicht die nachhaltige Entwicklung des Containerverkehrs per Schiff. Gleichzeitig fördert das geplante Hafenbecken 3 die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikregion Basel, sichert Arbeitsplätze in der Schweiz und bildet eine wichtige Voraussetzung zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

Bei der Raumplanung setzt sich der Logistikcluster für die Anliegen der Branche ebenfalls mit Verve ein. Logistikflächen müssen insbesondere in der abgestimmten Richtplanung Basel-Stadt und Basel-Landschaft gesichert werden.

**Innovation und Digitalisierung:** Neben der Sensibilisierung der Logistikunternehmen für die fortschreitende Digitalisierung gilt es, die Potenziale durch die

Digitalisierung im Transport- und Logistikbereich auszuloten. Generell soll der Austausch innerhalb der Branche, aber auch zu anderen Fachexperten, beispielsweise der IT-Branche, gefördert werden.

**Bildung:** Neben ihrem prioritären Ziel, Jugendliche frühzeitig für die Logistik und ihre vielfältigen Ausbildungswege und Berufschancen zu begeistern, gilt es auch, die Innovationsförderung in der Logistik zu etablieren und die Weiterbildung auf Hochschulniveau zu integrieren.

**Dialog und Netzwerk:** Der Logistikcluster sieht eine wichtige Aufgabe darin, durch den Dialog das öffentliche Bewusstsein über die hohe Bedeutung der Logistikbranche zu steigern. So organisiert er verschiedene Veranstaltungen und lancierte eine griffige Plakat- und Inseratekampagne.

Klar ist: Ohne Logistik läuft nichts im Alltag. Ihre Dienstleistungen bilden das Rückgrat unserer Industrie, unserer Wirtschaft, unseres täglichen Lebens. Mit ihrer Investition in die Logistik investiert die Region Basel in Wirtschaft, Prosperität und Lebensqualität der Schweiz.

### Logistikcluster Region Basel

Die Handelskammer lancierte 2011 den Logistikcluster Region Basel gemeinsam mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, den Branchenverbänden ASTAG Nordwestschweiz, Spedlogswiss Nordwestschweiz sowie der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft wie auch den Infrastrukturbetreibern EuroAirport und den Schweizerischen Rheinhäfen. Im Jahr 2015 konnten der Verband öffentlicher Verkehr sowie der VAP als weitere Mitglieder der Trägerschaft gewonnen werden. Seit 2017 wirkt auch die Tessiner Handelskammer in der Trägerschaft des Clusters mit. Dank dieser Public Private Partnership profitieren alle Partner von einem grossen Erfahrungsschatz und gebündelten Kompetenzen. Die Zusammenarbeit von Markt und Staat fördert das gegenseitige Vertrauen, ermöglicht günstige Rahmenbedingungen, entlastet die öffentliche Hand und stärkt die Akzeptanz und das Image der Logistikbranche.

## EuroAirport: Wann fährt die Bahn?

Ein Bahnanschluss an den EuroAirport ist an sich eine Selbstverständlichkeit: Der dritte schweizerische Landesflughafen beziehungsweise der fünftgrösste Regionalflughafen in Frankreich ist eine überregionale Schlüsselinfrastruktur, die optimal an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen sein sollte. Primäres Anliegen ist die verbesserte Erreichbarkeit für unsere Passagiere und Besucher sowie für die rund 6'400 Mitarbeitenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

2017 konnten wichtige Fortschritte erzielt werden. So wurden die Verbindungen und Fahrzeiten durch die zuständigen Verkehrsbehörden der Schweiz und Frankreichs festgelegt und die Vorprojektstudien lanciert. Im Herbst 2018 findet dann die zweite öffentliche Mitwirkungsphase statt. Alle Anspruchsgruppen haben nochmals Gelegenheit, sich über die laufenden Planungen zu informieren und Stellung zu nehmen. Ziel ist es, möglichst rasch ein baureifes Projekt zu erstellen.

Eine wichtige Herausforderung bleibt die Finanzierung des Projekts, das auf 250 Millionen Euro geschätzt wird. Ich freue mich, dass eine finanzielle Beteiligung des Bundes im Rahmen der Infrastrukturplanung STEP 2030/2035 vorgesehen ist. Nun geht es darum, das Gleiche auf französischer Seite zu erreichen. Hierfür gibt es eine grosse Mobilisierung der Abgeordneten und Volksvertreter Frankreichs und der Schweiz. Ziel ist es, den Bahnanschluss zum EuroAirport im französischen Gesetzesentwurf zur Orientierung der Mobilität aufzunehmen, der in diesem Sommer dem französischen Parlament vorgelegt wird.

Matthias Suhr, Direktor  
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

---

# Basel ist mehr als das Tor zur Schweiz



Andreas Stöckli  
CEO Rhenus Alpina AG  
andreas.stoeckli@ch.rhenus.com

**Die Rhenus Gruppe erwirtschaftet einen Umsatz von 4,8 Milliarden Euro. Als weltweit operierendes Logistikunternehmen beschäftigt sie 28'000 Mitarbeitende an über 580 Standorten. Wie wichtig ist die Schweiz und insbesondere Basel für Rhenus? «tribune» sprach mit Andreas Stöckli, CEO und zuständig für die Führung des Schweizer Geschäfts.**

**Herr Stöckli, welchen Stellenwert hat der Standort Basel für Ihr Business?**

Die Schweiz ist für Rhenus ein attraktiver Markt mit potenten, international agierenden Kunden. Als Rhenus Alpina generieren wir hier zugunsten der gesamten Gruppe substantielle Mehrwerte in unterschiedlichster Ausprägung. Dabei helfen uns auch Rahmenbedingungen, welche insbesondere in Basel für die Logistik ideal sind. Basel ist ein Logistik-Hotspot mit grosser Attraktivität. Der Logistik-Cluster Basel profitiert von der geografischen Lage, von infrastrukturellen Anbindungen aller möglichen Verkehrsträger und von unserem nach wie vor vorteilhaften Schul- und Ausbildungssystem. Aber auch emotional hat die Schweiz einen ganz speziellen Platz im Herzen der Rhenus-Gruppe. Rhenus ist der lateinische Name für den Fluss Rhein. Seine Quelle liegt in unseren Alpen. In der Mitte. Oder eben – im Zentrum von Europa.

**Welches sind die wichtigsten Herausforderungen, die Sie in diesem Jahr umtreiben?**

Unsere einzige Daseinsberechtigung besteht darin, den Kundenwunsch punkto Preis, Zeit und Qualität bestmöglich zu erfüllen. Die grösste Herausforderung liegt aktuell darin, mit den uns zur Verfügung gestell-

ten Mitteln die wachsenden Verkehrs- und Warenströme für unsere Kunden optimal zu steuern. Viele Systeme sind im Vor- und Nachlauf sehr fragil geworden. Bei guter Konjunkturlage greifen die erforderlichen Zahnradchen zunehmend schwieriger ineinander. Da kommt unsere Logistikkompetenz zum Tragen, aber auch die Sicherung von zusätzlichen Kapazitäten. Das ist in der Schweiz derzeit allerdings sehr anspruchsvoll. Effiziente Infrastrukturen und gutes Personal zu formen, ist schwierig. Wir begegnen diesen Herausforderungen, indem wir laufend innovativer und attraktiver werden. Es ist aber sicher, dass sich in Zukunft aufgrund der in der Schweiz beschränkten Platzverhältnisse und der demografischen Entwicklung weitere Lücken in diesen Ressourcen ergeben werden. Wir sind daher gezwungen, noch stärker in die Automatisierung und in die Digitalisierung zu investieren. Dabei gilt es, verschiedene Stakeholder von dieser Notwendigkeit zu überzeugen. Der Wandel muss unsere Köpfe, unsere Organisation und unsere Prozesse erreichen.

**Ihr Business ist stark «asset heavy». Rhenus besitzt bedeutende Infrastrukturen am Hafen Basel, aber auch an den Flughäfen EAP und Zürich. Wie beurteilen Sie die Entwicklung dieser Cargo-Hotspots?**

Wir sind sehr stolz auf unsere Anlagen und investieren jährlich beträchtliche Summen in die Modernisierung und den Ausbau. Noch vor wenigen Jahren war es überhaupt nicht chic, eigene Anlagen zu besitzen. In der zunehmend digitalisierten Welt haben diese Anlagen plötzlich mit der richtigen Anbindung Mehrwerte. Das wissen wir natürlich zu nutzen. Wir stehen in engem und regem Austausch mit den Behörden, um diese Cargo-Hotspots weiter zu entwickeln und für die Zukunft fit zu machen. Im Vergleich zum Ausland ist die Mentalität der schweizerischen Behörden sehr offen und lösungsorientiert. Zunehmend müssen wir aber feststellen, dass den Behörden selbst Fussfesseln auferlegt werden. Die Regulatorien in unserem

Geschäft wachsen zunehmend. Die Öffentlichkeit beobachtet das von ihr selbst verursachte Verkehrswachstum kritisch und Investitionen sind daher schwieriger zu realisieren. Wir müssen aufpassen, dass wir Schweizer Tugenden wie zum Beispiel das Unternehmertum weiterhin für die Gestaltung einer prosperierenden Wirtschaft erhalten können.

Beim Flughafen EAP konnten Fortschritte mit den französischen Behörden und dem speziellen binationalen Status des Flughafens erreicht werden. Als Logistiker erhalten wir über den Flughafen EAP aber zu wenig Fracht. Ein Ausbau von zusätzlichen Frachtflugzeugen oder Flugzeugen, welche nebst Personen auch Fracht mitnehmen, wäre wichtig. Der Hafen Basel ist immer ein Hotspot – nicht nur logistisch, sondern auch in der Wahrnehmung und in zahlreichen Beiträgen in der Presse. Eine Institution, ein lokales oder gar nationales Denkmal, das in der Vergangenheit, aber auch in Zukunft für die Region und viel mehr noch für die ganze Schweiz unverzichtbare Dienste erbracht hat und erbringen wird. Der Hafen Basel trägt massiv zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz in der Schweiz bei. Und der Hafen, viele wissen das nicht, ist für die Versorgung unseres Landes essenziell wichtig. Mit den Hafenbehörden sind wir in verschiedene Entwicklungsprojekte involviert. Das wichtigste ist selbstverständlich der Ausbau «Hafenbecken 3».

**Die Mehrzahl Ihrer Schlüsselinfrastruktur in Basel steht auf Baurechtsgrundstücken. Haben Sie da genügend Planungssicherheit?**

Nein, aktuell definitiv nicht. Die prognostizierte Endlebensdauer des Westquais ist auf Ende 2029 terminiert. Bei den restlichen Hafenanlagen enden die Baurechte im Jahr 2039. Jeder Kaufmann weiss, dass für die Investition in Immobilienwerte Abschreibungszyklen unter 25 Jahren nicht amortisierbar sind. Die Situation ist für uns in der Tat sehr unbefriedigend, weil nicht klar ist, was mit dem Westquai nach



2029 passieren wird. Hier werden der Schifffahrt strategisch wichtige Flächen auf immer und ewig entzogen. Die neue Nutzung ist indessen, wie heute auch im Klybeck, total ungewiss. Wir wissen aus anderen Häfen entlang des Rheines, dass ein sukzessiver Rückbau des Hafens den gesamten Hafenbetrieb infrage stellt. Hier brauchen wir dringend Planungssicherheit und eine Perspektive weit über das Jahr 2039 hinaus. Mit dem Kanton Basel-Stadt stehen wir diesbezüglich im Austausch.

der Standort Basel nur noch dank seiner geografischen Lage in der höchsten Liga mit. Die bestehenden Terminalanlagen sind hoffnungslos ineffizient. Ein Ausbau von Gateway Basel Nord als Konsolidierungspunkt mit ausreichenden Kapazitäten ist für die schweizerische Wirtschaft, aber auch als Verhandlungsposition der Eidgenossenschaft gegenüber Europa, ein Pfand, das dringend benötigt wird. Investieren wir nicht in Basel Nord, werden die Container den günstigsten Weg über

## Nationale Verkehrsdrehscheibe mit Zukunft: Gateway Basel Nord

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) sind das Handelstor der Schweiz zur Welt. Zehn Prozent aller Schweizer Importe, jeder dritte Liter Mineralöl und jeder vierte Container erreichen die Schweiz über die Rheinhafenterminals. 3'000 Arbeitsplätze und 80 Unternehmen machen die Rheinhäfen zur wichtigen Logistkdrehscheibe im Herzen des wichtigsten Güterkorridors Europas: Rotterdam-Basel-Genua.

Die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen investieren massiv in den Ausbau der Containerumschlagskapazitäten. Die Binnenhäfen entlang des Rheins sind herausgefordert, weil durch den Ausbau der Seehäfen die schiffsseitigen Containerverkehre steigen werden. Diverse Studien aus dem In- und Ausland gehen von einer Verdoppelung der Containerverkehre im Aussenhandel bis 2030 aus. Die Antwort der SRH auf diese Herausforderungen ist das trimodale Containerterminal Gateway Basel Nord mit Schiffsanschluss (Hafenbecken 3). Auf dem Gelände des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs mit direktem Anschluss an die NEAT-Zulaufstrecke und die Autobahn A2 entsteht ein Hauptbahnhof für Containerverkehre. Das Projekt von europäischem Standard ermöglicht es, die Verlagerung der Güter vom Schiff auf die Schiene zu fördern. Ganzzüge können ohne Rangierfolge auf 750 Meter Länge die Güter übernehmen oder «löschen» (entladen).

Das Projekt ist auf Kurs. Seit 2015 können Hafenanlagen für den kombinierten Verkehr durch das Gütertransportgesetz vom Bund gefördert werden. Der Bund hat eine Mitfinanzierung der Anlagen (Terminal und Hafenbecken) zugesagt. Nächstes Jahr startet der Bau des Terminals und bis 2023 sollen die ersten Schiffe in das Hafenbecken 3 einfahren können.

Hans-Peter Hadorn, Direktor SRH.



Grafik: www.gateway-baselnord.com

Gateway Basel Nord wird aus dem Containerterminal und dem direkt daneben liegenden Hafenbecken 3 bestehen.

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1 Multifunktionskräne            | 4 330 Meter langes Hafenbecken 3   |
| 2 750 Meter lange Umschlaggleise | 5 Abstellflächen für Ladungsträger |
| 3 Doppelte LKW-Fahrspur          | 6 Integrierte Zollabwicklung       |

### Ist Gateway Basel Nord unabdingbar?

Die Nordhäfen bauen ihr Angebot laufend aus. Das ist ein gutes Zeichen für den Rhein, die Ökologie und unsere Schifffahrt hier am Oberrhein. In den letzten 20 Jahren sind die jährlichen Containermengen deutlich angestiegen. Namhafte Studien im In- und Ausland prognostizieren weiter steigende Containermengen, zwei bis drei Prozent über dem ordentlichen Wirtschaftswachstum. In der ganzen Welt können die Menschen besser miteinander kommunizieren. Die daraus entstehende Arbeitsteilung fördert den Wohlstand und zwingt zur Effizienz. Die Infrastrukturen der Region Basel sind ein Flickenteppich. Sie entstammen einem verzettelten, altmodischen Konzept aus dem letzten Jahrtausend. In der Containerlogistik mischt

grenznahe Terminals mit Weiterfahrt per LKW in die Schweiz wählen. Das führt zu Zusatzkosten und einer negativen Umweltbilanz. Basel ist wie gesagt ein Hotspot. Basel vereinigt die wichtigen Verkehrsträger Schiff, Bahn und Strasse und liegt nebst der Anbindung an den Rhein genau im Bahnkorridor Basel-Rotterdam-Genua. Eine bessere Lage für einen Terminal gibt es nicht. Gateway Basel Nord wird ein Terminal, dem in Europa Bedeutung zukommen wird. Die Schweiz hat für 18 Milliarden Franken einen Tunnel durch den Gotthard gebohrt. Daher ist es zwingend und logisch, dass die Eidgenossenschaft ein national wichtiges Infrastrukturprojekt wie Gateway Basel Nord zur effizienten und ökologisch sinnvollen Steuerung von Verkehrsströmen unterstützt.

---

---

# Drohne und Cargo sous terrain – neue Anforderungen an die Logistik



Dieter Bambauer  
Leiter PostLogistics  
Die Schweizerische Post AG  
dieter.bambauer@post.ch

## Schneller, planbarer, flexibler: Der wachsende Onlinehandel verändert die Kundenbedürfnisse. Auch die Menge an zugestellten Paketen wächst von Jahr zu Jahr.

Der Onlinehandel boomt: 2017 kauften Schweizer Konsumentinnen und Konsumenten für 8,6 Milliarden Franken Waren und Güter online ein. Das sind zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Der Onlinehandel wird in den kommenden Jahren weiter an Marktanteilen gewinnen und zusätzliche Branchen wie Food oder Health erfassen. Dank dieses anhaltenden Wachstums hat die Post im vergangenen Jahr fast 130 Millionen Pakete sortiert und zugestellt. Das sind über sechs Prozent mehr als im Jahr 2016. Damit einher geht auch ein Wandel der Kundenbedürfnisse: Onlinekunden wollen ihre Pakete immer häufiger am Folgetag der Bestellung erhalten. Dadurch stieg im Jahr 2017 die Nachfrage nach Priority-Paketen weiter an und lag erstmals bei 52 Prozent; vor 15 Jahren lag deren Anteil noch bei rund 20 Prozent. Auch eine Zustellung am Wochenende, abends und in spezifischen Zeitfenstern wird immer häufiger gewünscht. Diese Entwicklung stellt neue Anforderungen an die Logistik und damit an die Post.

### Urbaner Raum als Nadelöhr

Besonders in urbanen Gebieten gestaltet sich die wachsende Paketmenge, gepaart mit dem Wunsch einer noch schnelleren Zustellung, zunehmend als Herausforderung. Die demografische Entwicklung führt zu steigenden Bevölkerungszahlen. Der Güterverkehr auf den Schweizer Strassen nimmt jährlich zu. Das Raum-

angebot und die zur Verfügung stehende Infrastruktur bleiben dabei oft dieselbe. Dies mündet in ein höheres Verkehrsaufkommen – gerade in urbanen Gebieten. Die Post transportiert wie andere Logistikdienstleister ihre Pakete, Briefe und Paletten auch auf der Strasse und ist darauf angewiesen, vorwärtszukommen. Damit dies auch in Zukunft gewährleistet ist, muss die Logistik flexibler, stärker vernetzt und damit besser ausgelastet werden. Nur so kann das Paketvolumen auch künftig in der gewohnt hohen Qualität

viele. Konkret verfolgt werden allen voran Ansätze, die sich mit der Verwertung von vorhandenen Daten auseinandersetzen oder darauf abzielen, Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Die bestehende Infrastruktur könnte beispielsweise durch Konsolidierungszentren besser ausgelastet werden. Dafür werden ausserhalb der Innenstädte sogenannte Hubs errichtet, die durch verschiedene Logistikdienstleister genutzt werden. Die Feinverteilung in der Stadt nimmt – statt jeder Anbieter für sich – ein Logistikanbieter gesammelt vor.



Foto: Die Schweizerische Post AG

Weltweit einzigartig: In Lugano transportiert eine Drohne Laborproben zwischen zwei Spitälern.

bewältigt werden. Während die Post neue Technologien gezielt einsetzt und ihre Dienstleistungen weiterentwickelt, bedingen einige umfassendere Projekte die Mitarbeit weiterer Akteure: der Gesetzgebenden, Mitbewerbenden und von weiteren Unternehmen, die ein Interesse an effizienten Zugängen zu urbanen Gebieten haben.

### Infrastrukturen effizienter nutzen

Der Handlungsbedarf für nachhaltige Lösungen wächst. Zukunftsweisende Modelle sind gefragt. Damit die Logistikprozesse erfolgreich sichergestellt werden können, müssen wir bereits heute die Weichen stellen. Zukunftsszenarien gibt es

### Güter unterirdisch transportieren

Das Projekt «Cargo sous terrain» (CST) arbeitet in diese Richtung. Geplant ist, ab 2030 ein automatisiertes, digital gesteuertes Gesamtlogistiksystem zu bauen. Zum System gehören unterirdische Transporttunnel, in welchen Güter zwischen Zentren transportiert und umweltschonend in den Städten verteilt werden. Damit soll die Zahl der schweren Lastwagen auf bestehenden Verkehrswegen um rund 40 Prozent gesenkt werden. Mit CST soll dort zusätzliche Kapazität geschaffen werden, wo die Engpässe auf Strasse und Schiene am grössten sind, ohne die bestehende Infrastruktur auszubauen und dadurch zusätzlichen Platz zu beanspruchen. CST

---

---

würde auf diese Weise dazu beitragen, die Qualität und Pünktlichkeit der Leistungserstellung der Post nachhaltig zu sichern. Seit Beginn des Projekts bringt die Post als grösste Logistikdienstleisterin der Schweiz ihr Fachwissen und ihre Kompetenz in diesem Vorhaben ein.

### **Zustellzeiten individuell gestalten**

Eine Situation, die wenig effizient ist: Der Zustellbote steht mit einem Paket vor der Haustür eines Kunden, aber niemand öffnet die Tür. Jeder erfolglose Zustellversuch ist eine Belastung des Systems. Mit der Onlinedienstleistung «Meine Sendungen» geht die Post auf diese Entwicklung ein. Sobald eine Sendung zu einem Kunden unterwegs ist, kann er im Kundencenter auf der Website der Post wählen, ob die Sendung an einem bestimmten Ort deponiert oder einem Nachbarn zugestellt wird. Möglich ist es auch, das Paket an eine andere Adresse zustellen zu lassen (auch an eine PickPost-Stelle oder einen My Post 24-Automaten).

### **SameDay-Markt mit Potenzial**

Noch individuellere Zustellzeitfenster sind dank der notime AG möglich. Die Post hat sich Mitte März an diesem jungen Schweizer Technologieunternehmen beteiligt. An die durch notime entwickelte IT-Plattform können sich Onlinehändler ganz einfach anbinden lassen und so ihren Endkunden Waren in acht Schweizer Städten noch am selben Tag in einem gewünschten Zeitfenster zustellen. Die Sendung wird schliesslich per Fahrradkurier umweltfreundlich an die Haustür der Kundin oder des Kunden geliefert. Während der sogenannte SameDay-Markt heute in der Schweiz noch eine Nische darstellt, ist diese Zustellart im nahen Ausland bereits etabliert. In absehbarer Zeit wird sich die Zustellung am selben Tag auch in der Schweiz zu einem relevanten Geschäftsfeld entwickeln. Der Zustellzeitpunkt kann in Zukunft noch genauer auf die Bedürfnisse der Kunden und Kundinnen ausgerichtet werden. Taktgeber wird dafür die

datengetriebene Logistik sein. Vorhandene Daten können so gut als möglich gebündelt und für eine zielführende Zustellung im Sinne der Kundinnen und Kunden genutzt werden. Basierend auf den Resultaten von bisherigen Zustellversuchen wird beispielsweise eine Prognose erstellt, wann die Kundin oder der Kunde wohl am wahrscheinlichsten zu Hause anzutreffen ist. Ziel ist, den idealen Lieferzeitpunkt zu eruieren.

### **Drohnen und Lieferroboter in Aktion**

Vom Einsatz neuer Technologien wie Drohnen oder Lieferroboter in der Logistik ist in den Medien regelmässig zu lesen. Allen voran sieht die Post deren Einsatzzweck in der Zustellung von Spezialsendungen wie Laborproben oder dringend benötigten Medikamenten. In Lugano verbindet weltweit erstmals eine Drohne zwei Spitäler und transportiert echte Laborproben. Bis anhin geschah dies per Taxi über die Strasse. Der Transport per Drohne erfolgt ohne Stau, ökologisch und in nur wenigen Minuten. Der Einsatz von Drohnen und Lieferrobotern wird aber nicht über ein Nischendasein hinausgehen. Die Post stellt jährlich 130 Millionen Pakete zu, das sind rund 500'000 Pakete pro Tag. Diese Leistung lässt sich nicht durch Drohnen und Roboter ersetzen.

#### **Dieter Bambauer**

**Verwaltungsratspräsident TNT Swiss Post AG und notime Schweiz AG; Mitglied des Verwaltungsrats Asendia Holding AG und Cargo sous terrain AG; Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses des Lehrstuhls für Logistikmanagement, Universität St. Gallen HSG.**

## **Drei Fragen an den «Velokurier» ...**

### **Der Citylogistik kommt eine immer grössere Bedeutung zu. Wie wirkt sich das auf ein Kurierunternehmen aus?**

Wir übernehmen für einen grösseren Paketdienstleister bereits seit einigen Jahren die Feinverteilung von Paketsendungen mit Velos und Lastenvelos ab unserem City-Hub. Dank der zunehmenden Urbanisierung und dem boomenden Online-Handel nehmen die Paketvolumina laufend zu. An unserem jetzigen Standort führt dies zu Platzproblemen.

### **Wie funktioniert Ihr City Hub?**

Wir erhalten jeden Morgen eine Lastwagenladung mit ungefähr 100 Paketen an unseren Hub im Gundeli angeliefert. Anschliessend verteilen wir die Sendungen auf das jeweils geeignete Transportmittel. Mit dem Velokurier mit Rucksack über das Kistenvelo bis zum dreirädrigen Velokastenwagen verfügen wir über eine grosse Flotte an emissionsfreien Fahrzeugen, mit denen wir die Pakete in der Innenstadt zustellen. Mit einer ausgeklügelten Routenplanungssoftware sparen wir Zeit und Geld. Der Stadt ersparen wir Stau, Lärm und Abgase. Das Modell der Feinverteilung per Velokurier hat sich in den letzten Jahren bestens bewährt.

### **Das Baudepartement und die Handelskammer haben das Projekt «City Hub Wolf» vorangetrieben. Ist ein Einzug auf dem Wolf eine Option für Sie?**

Ja. Wir waren seit Beginn in die Begleitgruppe für die Planung eines City Hubs eingebunden und konnten unsere Inputs als Stadtkurier geben. Wir sind dankbar, dass sich die Handelskammer und das Baudepartement für eine Neugestaltung der Citylogistik einsetzen. Um unsere Platzprobleme zu lösen, werden wir im Verlaufe dieses Jahres mit unserem City Hub auf dem Wolf einziehen.

Jérôme Thiriet, CEO KurierZentrale Basel.

# Transportrecht – Vom Pferdefuhrwerk zur Kontraktlogistik



lic. iur. Stephan Erbe  
Rechtsanwalt  
ThomannFischer  
erbe@thomannfischer.ch

Als das schweizerische Obligationenrecht (OR) 1911 in Kraft trat, wurden kommerzielle Transporte noch mit Pferdefuhrwerken ausgeführt. Ein typischer Transport war eher lokal und leicht zu überschauen. Entsprechend bescheiden war der rechtliche Regelungsbedarf, weshalb sich die schweizerische Regelung des Transportrechts auf 18 Artikel beschränkte, die bis heute unverändert existieren. Nur für die Hochseeschifffahrt, die fast zwangsläufig schon immer internationalen Charakter aufwies, gab es mit den sogenannten Hague-Visby-Rules bereits damals einen Staatsvertrag, der gewisse Fragen regelte. Das Transportrecht war damals also insgesamt noch sehr überschaubar. Mit der zunehmenden Komplexität änderte sich aber auch der rechtliche Rahmen.

## Weiterungen

Erster Treiber der Änderungen war das Aufkommen des kommerziellen Luftver-

kehrs in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die auf lokale Landtransporte ausgerichteten nationalen Transportrechte boten für Lufttransporte keinen adäquaten Rahmen, weshalb schon 1929 das Warschauer Abkommen, später das Montrealer Übereinkommen, in Kraft trat. Nach dem zweiten Weltkrieg waren dann die politischen Voraussetzungen für ein europäisches Strassentransportabkommen gegeben, so dass 1956 die CMR in Kraft treten konnte. Später kamen separate Abkommen für internationale Eisenbahntransporte (CIM, 1980), und die Binnenschifffahrt (CMNI, 2000) hinzu. Bedenkt man, dass bald schon Transporte mit Drohnen oder selbstfahrenden Fahrzeugen zum Alltag gehören könnten und dass das Internet der Dinge die Logistik revolutionieren wird, kann man davon ausgehen, dass die Entwicklung noch lange nicht am Ende ist.

## Normenvielfalt

Doch die Vielzahl der anwendbaren Normen ist nicht der einzige Faktor, der Transportrecht in der heutigen Ausprägung juristisch äusserst komplex macht. Viele ehemals reine Transporteure sind im Verlaufe der Zeit dazu übergegangen, neben dem eigentlichen Transport Zusatzdienstleistungen anzubieten. Der Transporteur

mutierte so zum Logistiker. Unter dem Stichwort der «Kontraktlogistik» bieten Logistiker heute Dienstleistungen an, die weit über die klassische Transporttätigkeit hinausgehen. Waren dies am Anfang noch eher naheliegende Arbeiten wie packen, picken und etikettieren, werden heute mitunter ganze Produktionsschritte mitsamt Dienstleistungen an Logistiker ausgelagert.

## Komplexität

So kann es beispielsweise sein, dass Sie ein Telefon von Ihrem Mobilfunk-Anbieter geliefert erhalten, dass nie durch die Hände dieses Mobilfunk-Anbieters gegangen ist: Die Anlieferung erfolgte an das Lager des Logistikers, wo das Gerät von Spezialisten zusammengebaut und eingepackt wurde. Ihre Bestellung ging über eine vom Logistiker betriebene Software-Plattform direkt an das Lager des Logistikers, der auch die After-Sales-Betreuung übernimmt und das Retouren-Management betreibt, ohne dass Sie hiervon etwas wissen. Neben der bereits beschriebenen Komplexität des Transportrechts treten hier Fragen des Werkvertragsrechts (Produktion), des Mietrechts (Räumlichkeiten), des Arbeitsrechts, von Betriebsübernahmen, des Zollrechts und viele weitere hinzu. Kenntnis über 18 Artikel des OR reichen heute definitiv nicht mehr aus.

IMPRESSUM Nummer 2/2018, erscheint viermal jährlich.

HERAUSGEBER: Handelskammer beider Basel (info@hkbb.ch), Advokatenkammer Basel, Basellandschaftlicher Anwaltsverband (sekretariat@advokaturambahnhof.ch) grosszügig unterstützt von der Jubiläumsstiftung La Roche & Co (jubilaumsstiftung@larochebanquiers.ch)

REDAKTION: Dr. Philip R. Baumann, lic. iur. Roman Felix, Dr. iur. Alexander Filli, Dr. iur. Urs D. Gloor, lic. phil. I Jasmin Fürstenberger,

MLaw Andrea Tarnutzer-Münch, lic. phil. I Roger Thiriet

LAYOUT: Elmar Wozilka, Handelskammer beider Basel, Druck: bc medien ag, Münchenstein

ADRESSE: «tribune», St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4010 Basel, Telefon: +41 61 270 60 31, Telefax: +41 61 270 60 05, E-mail: info@hkbb.ch

«tribune» ist eine offizielle Publikation der herausgebenden Organisationen für deren Mitglieder.

Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für Nichtmitglieder kostet das Jahresabonnement CHF 20.–.

AZB

CH-4010 Basel  
P.P. / Journal

tribune