

Logistikcluster Region Basel

Alle Wege offen



Schlussbericht zur Phase II

In Zusammenarbeit mit

Verband Basler
Speditions-Logistiker

Lehrstuhl für Logistikmanagement
Universität St.Gallen

GVVS
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Helvetwirtschaft
Südkorenstrasse 14 4019 Basel

ASAG+
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

leimgruber
Wir leben Logistik.

ULTRA BRAG PLANZER

DHL
EXPRESS

Agility
Global Integrated Logistics

PACK&MOVE
Logistik · Verpackung

EuroAirport™
BASEL MULHOUSE FREIBURG

coop

KÜHNE+NAGEL

GRIESHABER
Logistics Group

Combine.
Move.
swissterminal.

SPEDLOGSWISS
sisa
Unlimited solutions

FIGE
The World of Logistics

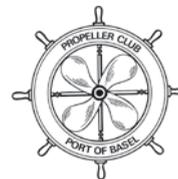
TWR-CONSULTING
Expertise in Logistics

progtrans

FRÖDE
möbelspedition

Wincanton

danser
Switzerland



PORT OF
SWITZERLAND

PORTS DE
MULHOUSE-RHIN
Ottmarsheim - Huningue - Ile Napoléon

RheinPorts
Basel - Mulhouse - Weil

MAT TRANSPORT SCHNEIDER
Internationale Spedition
und Logistik

weil am rhein
RHEINFAHRTGESELLSCHAFT
Wir verknüpfen Europa.

interfracht.ch

IG-Cargo
Frachthof
Postfach 136
4030 Basel-EAP
E-Mail: info@igcargo.ch

BIRS TERMINAL

MGI
MÜLLER-GYSIN AG BASEL
INTERNATIONALE TRANSPORTE

Spedition und Logistik BLG

DHBW
Duale Hochschule
Baden-Württemberg
Lörrach

Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion
Kanton Basel-Landschaft
Liestal

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Zollverwaltung EZV

Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt
Amt für Wirtschaft und Arbeit

Inhalt

Vorwort.....	2
1 Einleitung	3
1.1 Zielsetzungen	4
1.2 Definition Logistikcluster.....	5
2 Stellenwert der Logistikbranche für die Region	6
3 Bedürfnisse Logistik.....	12
3.1 Verladende Wirtschaft.....	12
3.2 Spezifische Bedürfnisse.....	14
4 Herausforderungen für die Logistik.....	15
4.1 Generelle Herausforderungen	15
4.2 Spezifische Herausforderungen	15
4.2.1 Umwelt	15
4.2.2 Bildung	16
4.2.3 Infrastruktur und Fläche	16
5 Strategie für den Logistikcluster Region Basel.....	18
5.1 Allgemein	18
5.2 Umwelt	18
5.3 Bildung	19
5.4 Infrastruktur und Fläche	20
6 Organisation und Trägerschaft.....	22
7 Weiteres Vorgehen	24

Vorwort

Logistik ist heute nicht nur Wettbewerbs-, sondern auch Wirtschaftsfaktor und ein volkswirtschaftlich relevanter Standortvorteil. Dies hat die Analyse der Universität St. Gallen im Auftrag der Handelskammer beider Basel zum Logistikcluster Region Basel deutlich gezeigt. Grund genug, dass wir uns fundiert darüber Gedanken machen, wie wir die Logistikbranche in unserer Region weiterentwickeln können, ohne dabei die Bedürfnisse der Gesellschaft und der Umwelt aus den Augen zu verlieren.

Die Cluster-Initiative der Handelskammer beider Basel bietet die Chance dazu, indem breit abgestützt ein zielgerichteter Dialog in Gang gebracht wird. Aus diesem Dialog resultiert eine erste Strategie mit einem Massnahmenkatalog, der schrittweise zur Umsetzung kommen soll. Helfen Sie mit und beteiligen Sie sich an diesem Dialog.

Wir danken an dieser Stelle allen Partnern, die sich in der Konzeptphase aktiv eingebracht und die Arbeiten unterstützt haben. Speziellen Dank gilt den beiden Volkswirtschaftsdirektionen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, den Schweizerischen Rheinhäfen, dem EuroAirport, der ASTAG Nordwestschweiz, dem Verband Basler Speditionslogistiker/Spedlogswiss sowie der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft, welche die Initiative auch finanziell unterstützt haben.



Dr. Thomas Staehelin

Präsident Handelskammer beider Basel

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Staehelin'.



Regierungsrat Christoph Brutschin

*Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt
Kanton Basel Stadt*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Brutschin'.



Regierungsrat Peter Zwick

*Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion
Kanton Basel-Landschaft*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Zwick'.

Die Anforderungen an ein Unternehmen im globalisierten Markt sind in vielerlei Hinsicht gestiegen. Die weltweite Arbeitsteilung bedingt logistische Lösungen, die zuverlässig und effizient abgewickelt werden können, um die Produktion und Distribution sicherzustellen. Heute ist die **Logistik unverzichtbarer Bestandteil** der industriellen Fertigung, der Warenzirkulation, der Zusammenarbeit zwischen Unternehmungen und der Versorgungssicherheit eines Landes. Im Umgang mit diesen Herausforderungen hat sich die Logistik als entscheidender **Erfolgsfaktor für Unternehmen und ebenso für Wirtschaftsregionen** herausgebildet. Sie stellt einen wesentlichen Wertschöpfungsfaktor dar.

Die Logistikbranche umfasst ein weitreichendes Tätigkeitsgebiet und beschränkt sich längst nicht mehr nur auf den Transport von Waren von A nach B. Die weltweite Planung, Steuerung, Kontrolle und Optimierung von Warenflüssen setzt spezifisches Know-how und Innovationsfähigkeit voraus. So zählen zum Beispiel Zoll- und MWST-Vorschriften, Safety- und Security, Qualitätsmanagementsysteme, Handelsrestriktionen, Maut-Systeme, Staus, Regulierungen, Inkasso von Steuern und Abgaben, Lenk- und Ruhezeitverordnungen, Mineralölsteuer, IT-Systeme etc. zum täglichen Vokabular eines Spediteurs.

Die Globalisierung hat zu mehr Frachtvolumen geführt. Die Frachtkapazitäten wurden drastisch erhöht, die Transportzeiten haben sich verringert, die Frachtkosten hingegen sind in den vergangenen Jahren insgesamt gefallen. Die Logistikbranche ist sehr dynamisch und operiert in einem stark konkurrenzierenden Umfeld. Daher ist jedes Logistikunternehmen, wie jedes andere Unternehmen, auf **attraktive Rahmenbedingungen** angewiesen.

In der Wirtschaftsregion Basel hat die Logistik eine lange **Tradition**, die sich auf die besondere geographische Lage von Basel und die hohe Aussenhandelsorientierung der Schweiz zurückführen lässt. Dies spiegelt sich nicht zuletzt in den zahlreichen international und national tätigen Logistikunternehmen, die in Basel mit ihrem Hauptsitz oder einer Niederlassung präsent sind. In der Logistikmarktstudie Schweiz wird die Region Basel als Logistikstandort Nr. 1 der Schweiz bezeichnet.

Logistik ist somit eine **Ziel- bzw. Leitbranche** der Region Basel. Im Legislaturprogramm 09/13 des Kantons Basel-Stadt heisst es dann auch: «Die Basler Wirtschaft ist einerseits durch die Branchen der Life Sciences – einschliesslich Spitzenmedizin – der chemischen Industrie, der Finanzdienstleistungen, der Logistik und der Kreativwirtschaft geprägt.»

In der Öffentlichkeit erfährt die Logistik allerdings wenig Zustimmung. Vielmehr werden **Vorurteile** hochgehalten, welche mit Logistik mehrheitlich Lärm, Verkehr und Schmutz in Verbindung bringen. Die gesellschaftliche Notwendigkeit der Logistik wird zu wenig erkannt. Es besteht Handlungsbedarf, dieses verzerrte Bild in der Öffentlichkeit zu korrigieren und als Vorbild auch die Thematik Nachhaltigkeit einfließen zu lassen.

Während für andere Branchen **Entwicklungsprogramme** für die Zukunft laufen, verfügen die beiden Basel über keinen Aktionsplan, kein Programm für die Logistik, welches die **Spitzenposition** der Branche im nationalen aber auch internationalen Umfeld langfristig sichert.



1.1 Zielsetzungen

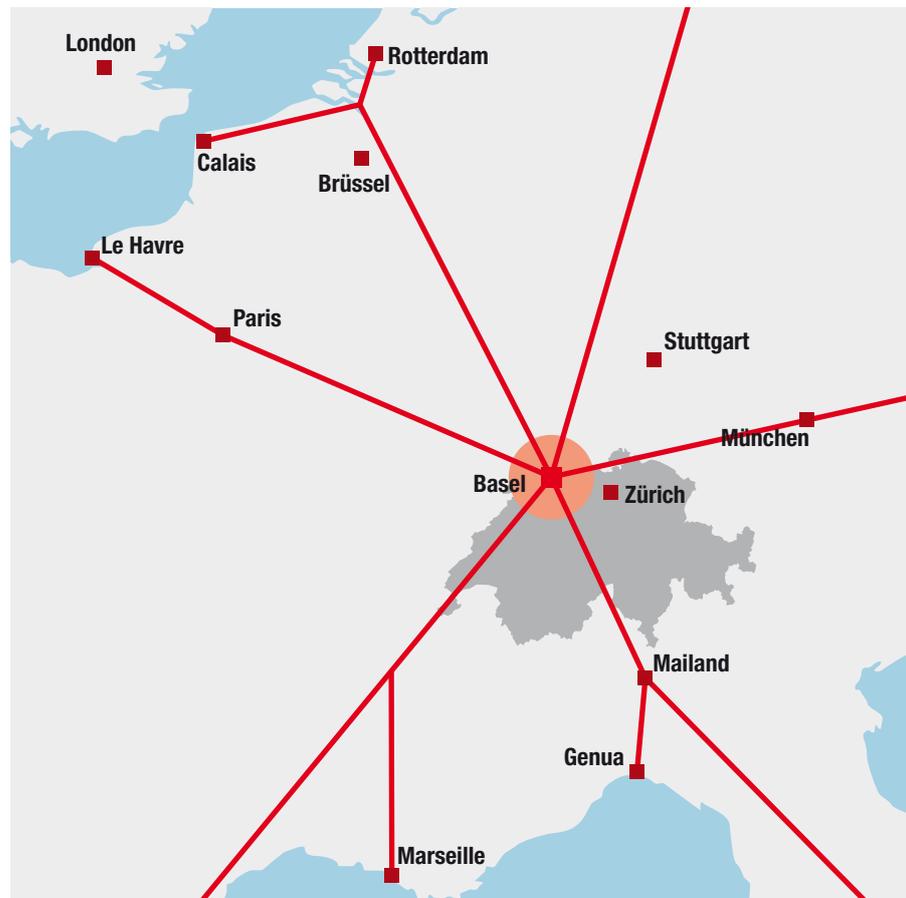
Mit der Initiative will die Handelskammer beider Basel zusammen mit Partnern den Anstoss für den Aufbau eines «Logistikclusters Region Basel» geben.

Die Aufgaben des Clusters bestehen darin,

- die Region Basel als Logistikstandort zu positionieren,
- die volkswirtschaftliche Bedeutung der Logistik aufzuzeigen,
- eine Brücke zwischen der Logistik, den Verladern und der Politik zu schlagen,
- die künftigen Herausforderungen für die Logistik zu erkennen,
- eine Strategie mit Massnahmenplan zur Entwicklung des Logistikstandortes zu formulieren und umzusetzen,
- den Austausch in der gesamten Logistikbranche zu fördern.

Mit dem vorliegenden Bericht wird der Grundstein für den Logistikcluster Region Basel gelegt. Damit beginnt die Arbeit aber erst. Es sind geeignete Strukturen zu schaffen, mit welchen der in der Strategie formulierte Massnahmenplan aufgenommen und umgesetzt werden kann. Zudem gilt es die Strategie einerseits kontinuierlich weiterzuentwickeln und andererseits regelmässig die Umsetzung der Massnahmen zu überprüfen.

*Lage des trinationalen
Logistikcluster Region
Basel in Europa*



1.2 Definition Logistikcluster

Der Begriff «**Logistik**» umfasst für das Projekt Logistikcluster Region Basel die Organisation, Steuerung, Bereitstellung und die Optimierung von Prozessen der Güterströme und der damit zusammenhängenden Informationsströme.

Zur eigentlichen «**Logistikbranche**» zählen u.a. Kurier-, Express- und Paketdienste, Transporteure, Spediteure, Informatiker, Förder- und Lagertechniker, Kontraktlogistiker, Reeder, Luftfracht, Container. Sie alle: Unternehmen, Behörden, Politik, Wissenschaft und Verbände partizipieren direkt oder indirekt am Logistikcluster und können somit einen Beitrag leisten.

«**Cluster**» können aus ökonomischer Sicht als Netzwerke von Produzenten, Zulieferern, Forschungseinrichtungen (z.B. Hochschulen), Dienstleistern (z.B. Design- und Ingenieurbüros), Handwerkern und verbundenen Institutionen (z.B. Handelskammern) mit einer gewissen

regionalen Nähe zueinander definiert werden, die über gemeinsame Austauschbeziehungen entlang einer Wertschöpfungskette (z.B. Automobilproduktion) entstehen. Die Mitglieder stehen dabei über Liefer- oder Wettbewerbsbeziehungen oder gemeinsame Interessen miteinander in Beziehung.

Ein «**Logistikcluster**» bezeichnet eine regionale Konzentration von Logistikdienstleistern, die zusammen mit verladenden Industrie- und Handelsunternehmen eine effektive sowie effiziente logistische Leistungserstellung ermöglichen. Die regionale Verbundenheit der Unternehmen verbessert den Informationsfluss und erleichtert die Bildung von Vertrauen zwischen den Unternehmen. Darüber hinaus schafft die Nutzung gemeinsamer Ressourcen, Kenntnisse, Fähigkeiten und Beziehungen nachhaltige Wettbewerbsvorteile für die Unternehmen und den Standort an sich¹.



Clustermodell

¹ Quelle: Universität St. Gallen, Lehrstuhl für Logistikmanagement

2 | Stellenwert der Logistikbranche für die Region

In der Phase I der Initiative hat die Handelskammer bei der Basel eine Status-Quo Analyse² der Logistikbranche in der Region in Auftrag gegeben. Die erhobenen Grundlagen geben einen guten Überblick über den Stellenwert der Logistikbranche in der Region.

Die Wirtschaftsregion Basel umfasst in den Grenzen des Trinationalen Eurodistrikts Basel (TEB) eine Fläche von knapp 2'000 km² und eine Bevölkerung von rund 800'000 Menschen. Zum TEB zählen auf der schweizerischen Seite die Kantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie die Gemeinden des Planungsverbands Fricktal Region im Kanton Aargau und die Gemeinden Bättwil

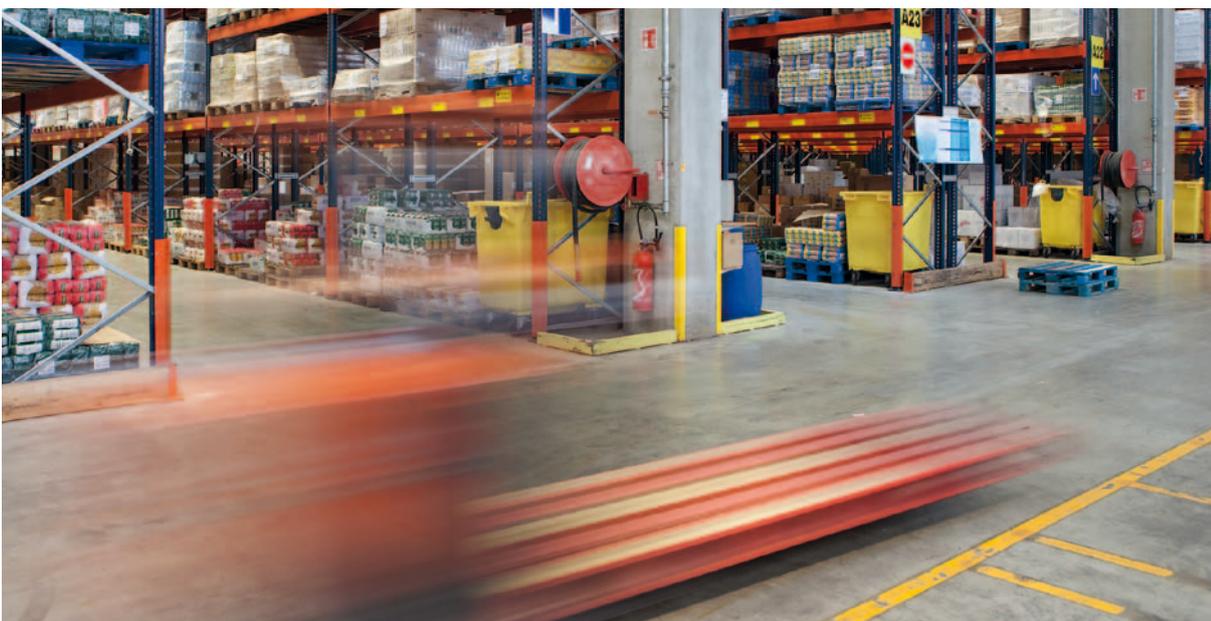
und Witterswil im Kanton Solothurn. Darüber hinaus bilden der Landkreis Lörrach und die Gemeinden Wehr und Bad Säckingen des Landkreises Waldshut-Tiengen den deutschen Teil des TEB. Auf der französischen Seite umfasst der TEB das Pays de Saint Louis. Das Bruttoinlandsprodukt pro Einwohner beträgt im TEB im Jahr 2008 ca. **87'000 CHF/Kopf** und liegt damit knapp unter dem Niveau des Kantons Zürich, jedoch deutlich über dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von 69'000 CHF/Kopf. Das Bruttoinlandsprodukt kennzeichnet sowohl die hohe Kaufkraft der Bevölkerung als auch die überdurchschnittliche Produktivität des Trinationalen Eurodistrikts Basel.

Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in CHF

	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gsmat				
1998	83'000	31'500	35'500	65'000	80'000	57'000	49'500	51'000
2003	93'000	32'000	38'000	72'000	81'000	60'500	53'300	56'000
2008	115'000	35'500	41'500	87'000	88'000	69'000	53'000	62'500

Relative Veränderung

1998 – 2003	12.5%	2.9%	6.1%	10.9%	1.1%	5.7%	8.3%	9.8%
2003 – 2008	24.0%	9.4%	8.9%	21.4%	8.9%	14.5%	-1.1%	11.8%
1998 – 2008	39.5%	12.6%	15.6%	34.6%	10.1%	21.1%	7.1%	22.8%



Auf der einen Seite profitiert die Logistik von der prosperierenden Wirtschaftslage (z.B. die Konsumgüterlogistik). Die Logistik trägt auf der anderen Seite selbst aber wesentlich zu der hohen Wirtschaftskraft bei, denn insgesamt erzielen die rund **22'000 Erwerbstätigen, davon 16'300 in der Schweiz**, in der Logistik eine **Wertschöpfung von rund 3 Mrd. CHF** im TEB.

Dies macht den Logistikcluster Region Basel zu einem attraktiven Standort für Logistikdienstleister. Die Bruttowertschöpfung der Logistik entspricht ungefähr 5.5% der gesamten Bruttowertschöpfung im Trinationalen

Eurodistrikt Basel (in verladenden Industrie- und Handelsunternehmen selbst ca. noch einmal soviel logistische Wertschöpfung). Daraus resultiert eine **Bruttowertschöpfung in der Logistik von ca. 11%**. Zu den stärksten Wirtschaftsbereichen in der Region Basel zählen der Life-Sciences-Bereich (Pharma, Chemie, Medizintechnik) sowie der Banken- und der Versicherungssektor mit rund 25% und 15% der Bruttowertschöpfung.

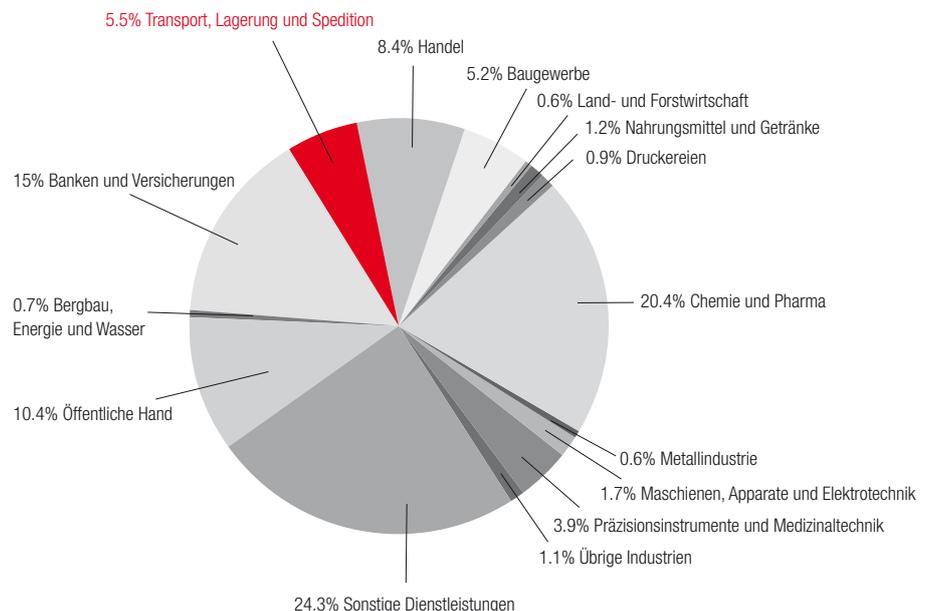
Bruttowertschöpfung je Erwerbstätigem in CHF

	Logistikcluster Region Basel				Zürich	Schweiz	Stuttgart	Bremen
	CH-Teil	F-Teil	D-Teil	TEB gesamt				
1998	108'000	63'500	67'500	98'000	114'500	86'000	k.A.	71'600
2003	129'500	65'000	78'500	116'000	121'500	89'500	k.A.	90'300
2008	132'000	68'000	85'500	120'000	123'000	99'500	k.A.	100'300

Relative Veränderung

1998 – 2003	20.0%	2.6%	16.4%	18.3%	6.1%	3.8%	k.A.	26.1%
2003 – 2008	1.7%	4.8%	9.2%	3.4%	1.3%	11.6%	k.A.	11.1%
1998 – 2008	22.1%	7.5%	27.1%	22.4%	7.4%	15.8%	k.A.	40.1%

Branchenstruktur nach Wertschöpfung in Prozent

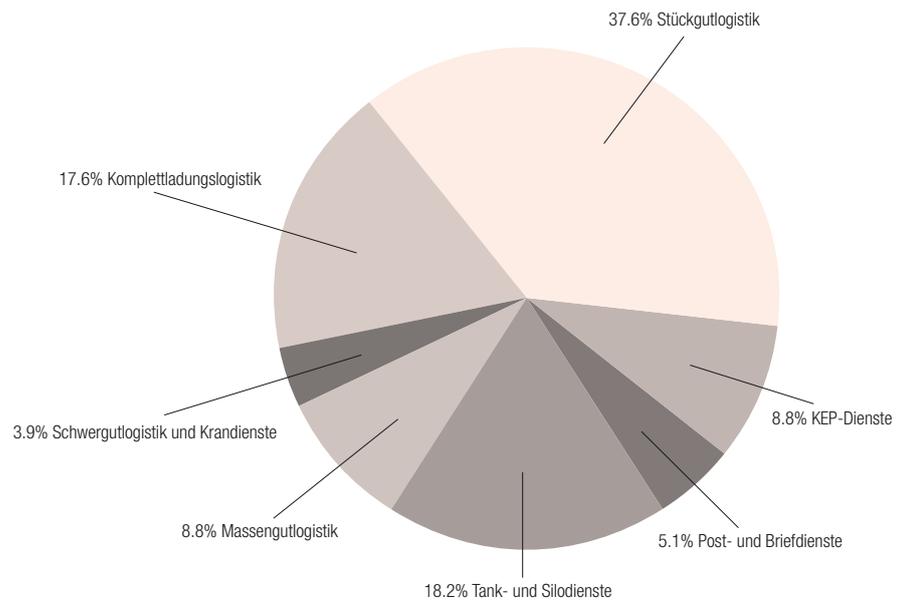


Gemessen an der Wertschöpfung bilden **Stückgut- und Komplettladungslogistik sowie Tank- und Silodienste** die grössten Segmente des Logistikmarktes im schweizerischen Teil des TEB. Die Unternehmensstruktur liefert Hinweise über die grössenspezifische Zusammensetzung der Unternehmen, die im Logistikcluster Region Basel tätig sind. Bei 85% der Logistikunternehmen sind weniger als 10 Mitarbeiter angestellt. Rund die Hälfte der Mitarbeitenden sind somit in Kleinunternehmen angestellt.

Verteilung der Unternehmensgrösse nach Mitarbeiter bei Logistikunternehmen im schweizerischen Teil des TEB

	Anzahl Unternehmen	Anzahl Mitarbeiter
	841	unter 10
	139	10 – 99
	5	100 – 199
	5	über 200
Total	990	16'300

Struktur Logistikmarkt

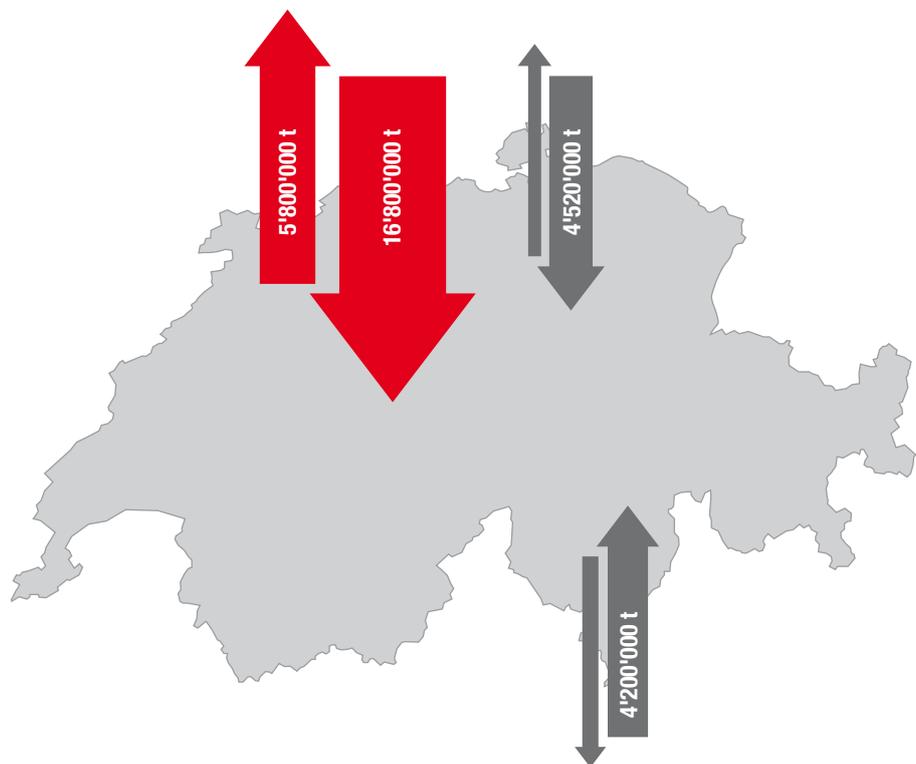


Der Logistikcluster Region Basel führt seine besondere Stellung in der Logistik vor allem auf seine **geographische Lage** im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich und die hohe **Aussenhandelsorientierung** der Schweiz, die sich gerade in der Vergangenheit positiv auf die Entwicklung der regionalen Wirtschaft Basels ausgewirkt hat, zurück. Zudem profitiert der Standort Basel besonders von der konjunkturellen Entwicklung in Europa. Aus diesem Grund hat die Schweiz mit der Europäischen Union (EU) einige bilaterale Abkommen mit dem Ziel eines schrittweisen Abbaus von Marktzugangsschranken abgeschlossen. Insgesamt fließen rund drei Fünftel aller Exporte in die EU. Die wichtigsten Exportpartner der Schweiz sind Deutschland (ca. 20%), die USA (10%), Italien (9%) und Frankreich (9%). Mehr als drei Viertel aller importierten Waren werden aus der EU bezogen, wobei Deutschland (32%), Italien (11%) und Frankreich (10%) die wichtigsten Handelspartner

sind. Der Grossteil der **Exporte (33.0%) und Importe (34.9%) der Schweiz** werden dabei über Basel abgewickelt. Insgesamt strömen jährlich rund **23 Mio. Tonnen an Wirtschaftsgütern** in Basel über die Grenze.

Diese Zahlen verdeutlichen anschaulich die **«Gateway»-Funktion** des Logistikclusters Region Basel für die gesamte Schweiz. Begünstigt wird diese bedeutende Rolle durch die Besonderheit, dass Basel über eine gut ausgebaute Infrastruktur verfügt. So bestehen neben einem dichten Strassen- und Schienenverkehrsnetz auch wichtige Zugänge zum Rhein, einer der wichtigsten europäischen Wasserstrassen mit Anschluss an Rotterdam, einem der grössten Seehäfen der EU, und der Luft (Flughafen Basel-Mulhouse). Ein erheblicher Anteil der in Basel ansässigen Wirtschaft profitiert von der verkehrsgünstigen und infrastrukturtechnisch gut ausgebauten Lage des TEB.

Aussenhandelsvolumen in
Mio.-Tonnen

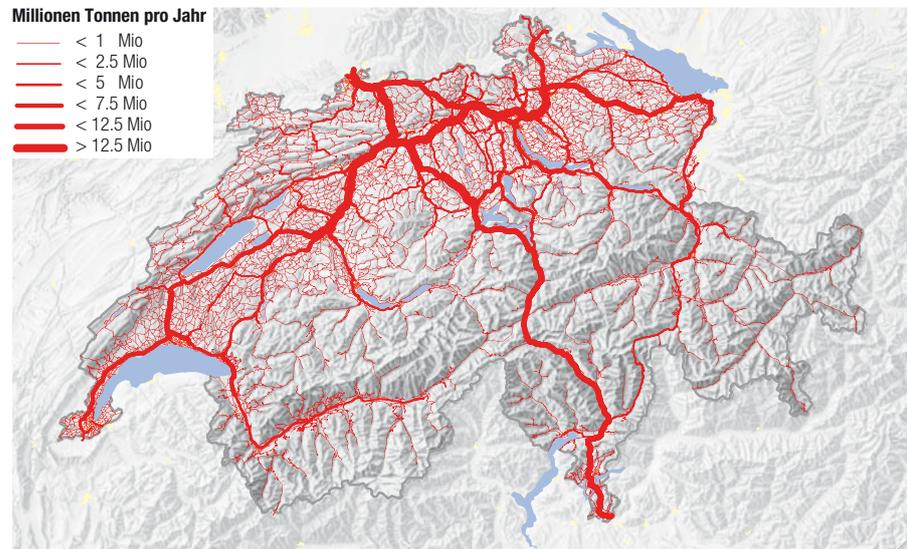


Die Logistik in Basel ist vor allem im Umschlagsbereich von einer hohen Effizienz gekennzeichnet. Diese spiegelt sich beispielsweise in der im internationalen Vergleich sehr **hohen Produktivität beim Güterumschlag** in den Schweizerischen Rheinhäfen wider. Das hohe Güteraufkommen im Strassenverkehr führt regelmässig zu einer **Überlastung der Infrastruktur** und Bedarf einer zunehmenden Entlastung durch eine Verlagerung auf den Schienengüterverkehr. Dieser Bedarf wird auch durch die zunehmende Konkurrenzsituation zwischen dem Strassengüterverkehr und den Interessen der Bevölkerung genährt, denn so werden vorallem die nega-

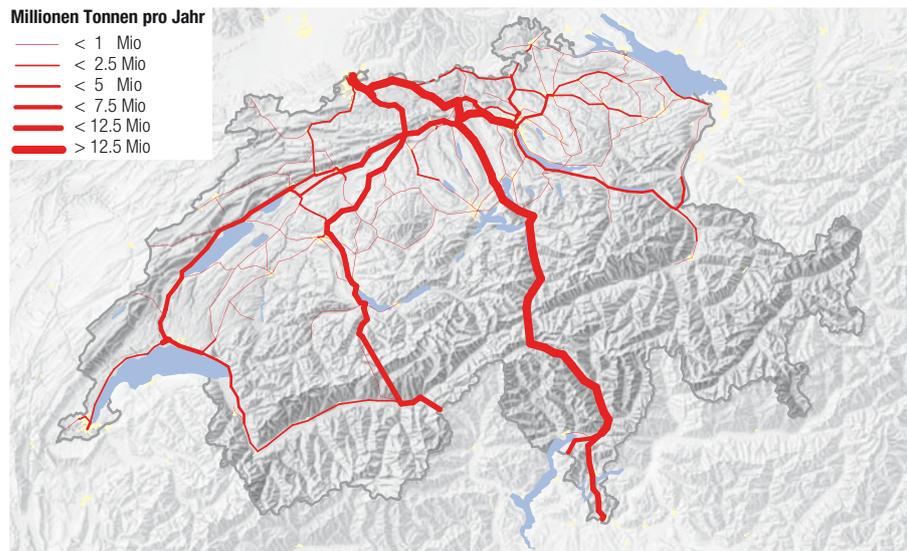
tiven Begleiterscheinungen des LKW-Einsatzes, z.B. in Form von Schadstoffausstoss, Staus und Lärm, von der Bevölkerung wahrgenommen.

Die besondere Lage des Logistikclusters Region Basel im Dreiländereck Schweiz-Deutschland-Frankreich wirkt sich neben dem Güterverkehrsaufkommen u.a. auf das Arbeitskräfteangebot aus. So gibt es in den drei nationalen Teilen des TEB ein unterschiedliches Lohnniveau ebenso wie **Unterschiede in der Ausbildung**. Im deutschsprachigen Raum (Schweiz und Deutschland) werden die Fachkräfte im Rahmen des Dualen Systems

Netzbelastung im Güterverkehr auf der Strasse³



Netzbelastung im Güterverkehr auf der Schiene³

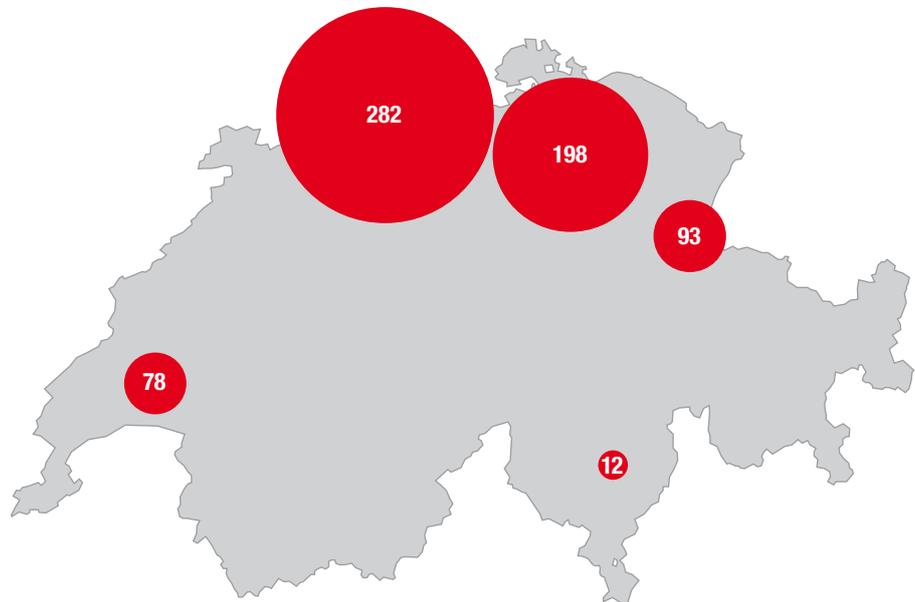


zum einen Teil in Unternehmen und zum anderen Teil in Schulen ausgebildet. In Frankreich hat diese Form der Ausbildung nicht den gleichen Stellenwert, sodass es zwischen dem französischen und dem schweizerischen sowie deutschen Raum des TEB zu einem Qualitätsgefälle in der Ausbildung kommt, das mit einem unterschiedlichen Lohnniveau einhergeht. Im Rahmen des Dualen Systems finden sehr viele Menschen ihren Ausbildungsplatz in Basler Unternehmen. Gegenwärtig werden rund **45% der in der Schweiz auszubildenden Speditionsfachkräfte** in Basel ausgebildet. Daran erkennt man die Konzentration an logistischem Know-

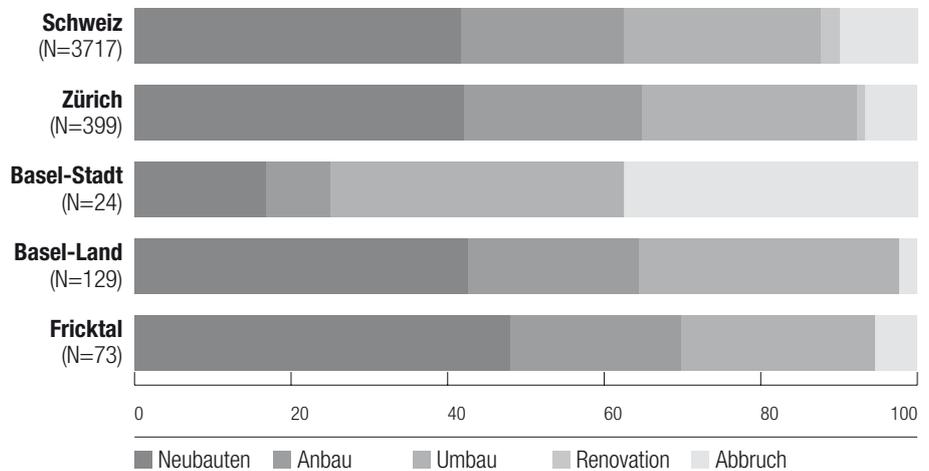
how in Basel, die sich in der Bruttowertschöpfung der Logistik gerade im schweizerischen Teil des TEB widerspiegelt.

Die Bauvorhaben in der Logistik dienen als Indikator für die Logistik orientierte Dynamik einer Region und erlauben Rückschlüsse über das Alter und die Erneuerung von Logistik und güterverkehrsrelevanten Einrichtungen/Objekten. Auffällig ist der **hohe Anteil an Neubauten** im Fricktal sowie die hohe Zahl an Abrissen in Basel-Stadt.

Ausbildung
Speditionskaufleute



Bautätigkeit in der Logistik



3 | Bedürfnisse Logistik

3.1 Verladende Wirtschaft

Im Rahmen der Arbeiten zum Logistikcluster Region Basel sollen auch die Anforderungen der verladenden Wirtschaft an die Logistikdienstleister erfasst werden, damit Zukunftskonzepte auch durch die regionale Wirtschaft abgestützt sind. Zu diesem Zweck hat die Handelskammer beider Basel ein Konzept für eine Befragung bei ausgewählten Unternehmen der regionalen verladenden Wirtschaft entworfen und in Auftrag gegeben. Die Befragung wird als Bedürfnisanalyse Verladende Wirtschaft bezeichnet.

Ziel der Befragung war es, mit wenigen ausgewählten Interviews bei Schlüsselunternehmen der verladenden Wirtschaft aus der Region Basel ein Stimmungsbild zu den Logistikdienstleistungen und zur Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel zu erhalten. Die Befragung war im statistischen Sinne nicht repräsentativ, ergab aber ein umfassendes und differenziertes Bild zur Qualität der Logistikdienstleistungen und zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel.

Die Autoren⁴ der «Bedürfnisanalyse Verladende Wirtschaft» kommen in ihrem Bericht zu den folgenden Schlussfolgerungen:

- 1 Die **hohe Bereitschaft** der angesprochenen Unternehmen, für ein Interview zur Verfügung zu stehen, ist einerseits Ausdruck des Wunsches, die eigene Sichtweise zu Verkehr und Logistik einzubringen, kann andererseits aber auch als ein Zeichen örtlicher Verbundenheit verstanden werden. Offensichtlich liegt ein hohes Mass an Identität und Problembewusstsein vor, das zunächst für diese Befragung nutzbar gemacht werden konnte. Die Aufgeschlossenheit der Unternehmen kann aber noch für sehr viel weitergehende Vorhaben zum Thema Logistik aktiviert werden, wenn das Thema weitergeführt wird.
- 2 Die **positive Resonanz** auf die Befragung ist nicht als ein Zeichen der Kritik zu verstehen, auch wenn mehr Kritik als Zustimmung geäussert wurde. Trotz Wirtschaftskrise, punktuellen Engpässen und mangelnder Aufmerksamkeit der Politik funktioniert der Logistikstandort Basel überwiegend gut. Der hohe Grad an **Verlässlichkeit**, die relativ **gute Infrastrukturqualität** und die für die Grösse der Region Basel überdurchschnittlich **gute Anbindung** an Strasse, Schiene und Rheinschifffahrt sind klare Standortvorteile, auch im Bewusstsein der Unternehmen.
- 3 Dass auf Strassen Staus und **Engpässe** sind, gehört zum Alltag von Verdichtungsräumen und ist kein Spezifikum der Region Basel. Die allermeisten Unternehmen kennen die Engpässe und haben sich damit arrangiert, was nicht gleichbedeutend damit ist, dass hier kein Handlungsbedarf erforderlich ist. Insofern wird bei einigen zentralen Themen Handlungsbedarf gesehen.
 - So sehen es viele Gesprächspartner als wichtig an, die **Bedeutung der Logistikaktivitäten** für die heutige und zukünftige Entwicklung der Wirtschaftsregion stärker hervorzuheben. Hier ist zum einen zu überlegen, inwiefern die Bevölkerung und die Politik besser über die Bedeutung der Logistik informiert werden können. Zum anderen ist zu prüfen, ob eine **Imagekampagne** «Logistikcluster Region Basel 2020» zielführend ist.
 - Voraussetzung für erfolgreiche Logistikaktivitäten in der Region ist eine ausreichende **Verkehrs- und Logistikflächeninfrastruktur**. Von den meisten befragten Unternehmen wird jedoch eine klare Langfristkonzeption für die Entwicklung der Logistik im Raum Basel vermisst. So finden in den bisherigen kommunalen Planungen die Logistikaktivitäten entweder kaum eine Berücksichtigung oder werden nur als notwendiges Übel gesehen. Gleichzeitig nehmen die Engpässe bei der Verkehrs- und Logistikflächeninfrastruktur und die Nutzungskonflikte immer weiter zu. Daher ist zu prüfen, ob die Entwicklung einer **Langfristkonzeption Logistikcluster Basel 2020** sinnvoll ist, in dessen Rahmen ein integriertes Konzept mit einer Langfristplanung zur Entwicklung der Verkehrs- und Logistikflächen entwickelt wird.



- Dies betrifft auch die heutige **Terminalinfrastruktur**, bei der von vielen Unternehmen ein langfristiges **Terminalentwicklungskonzept** für die Region Basel vermisst wird.
 - Die **Zollabwicklung** stellt nach wie vor einen sehr grossen Engpass dar und wird von vielen Unternehmen bemängelt. Vor diesem Hintergrund sollte zum einen geprüft werden, welche Möglichkeiten zur administrativen Beschleunigung der Zollprozesse umgesetzt werden können. Zum anderen kam von einigen Unternehmen der Vorschlag, den Grenzübergang Rheinfelden zu einem grossen Transitübergang auszubauen um die Region Basel sowie den Grenzübergang Weil stärker von den **Transitverkehren** zu entlasten, was einer näheren Prüfung zu unterziehen wäre.
 - Von einem Grossteil der Befragten wurde bemängelt, dass die wichtige Logistikregion Basel über kein eigenes **Lehr- und Forschungsangebot** im Bereich des Transportmanagements verfügt. Angesichts der hohen Bedeutung der Transport- und Logistikaktivitäten in der Region sollte geprüft werden, ob am Standort Basel ein derartiges Angebot, z.B. an der FH Nordwestschweiz, sinnvoll ist.
- 4 Die meisten befragten Unternehmen würden es begrüessen, wenn die Region Basel eine Vorreiterfunktion bei der **Green Logistics** übernehmen würde. Green Logistics sei positiv besetzt und würde sowohl nach innen die Bedeutung der Logistik hervorheben und nach aussen imagebildend wirken.
- 5 Die Bedürfnisanalyse der Verladenden Wirtschaft unterstreicht, dass die Handelskammer beider Basel mit dem **Logistikcluster Region Basel einem Wunsch** der regionalen Unternehmen entsprochen hat. Die Offenheit ist ein positives Signal, und zwar für Güterverkehr und Logistik in der Region Basel, für die örtliche Wirtschaft, aber auch für die Handelskammer beider Basel. Die Initiative der Handelskammer beider Basel wurde mehrheitlich begrüsst, so dass vorgeschlagen wird, die Initiative weiterzuführen und die angesprochenen Themenfelder gezielt anzugehen.

3.2 Spezifische Bedürfnisse

Die Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft decken sich mit den Bedürfnissen der Branche selbst. Sie können mit ganz spezifischen Bedürfnissen, die im Rahmen der Projektphase II zusammengetragen wurden, ergänzt werden:

- Die Verzollungsdienstleistungen zählen zum Kerngeschäft der Logistikdienstleister. Die **Zollabwicklung** stellt für die Unternehmen trotz stetiger Verbesserungen und Entwicklung der Prozesse sowie dem Einsatz von elektronischen Hilfsmitteln nach wie vor ein Erschwernis dar. Als Partner der Wirtschaft nehmen die Zollbehörden daher eine zentrale Rolle ein. Der Entflechtung des Verzollungsverkehrs vom Transitverkehr und einer Verbesserung der Organisation auf den Zollanlagen wird grosse Bedeutung beigemessen.
- Die **Kapazitäten des Hochleistungsstrassennetzes** (v.a. A2-Osttangente) sind bereits heute ausgeschöpft. Der tägliche Stau verursacht hohe Kosten. Eine teilweise **Lockerung des Nachfahrverbotes** im Sinne eines Transitkorridors, welcher die Infrastrukturen für den Import- und Exportverkehr entlastet, könnte zum Abbau von Kapazitätsengpässen beitragen.
- Die **Situation im Güterverkehr** wird in mehrfacher Hinsicht als verbesserungsfähig bezeichnet. So wird festgehalten, dass der Schienengüterverkehr in der Grenzregion und in den Zulaufstrecken noch ausbaufähig ist. Er hat in der Politik gegenüber dem Personenverkehr einen geringen Stellenwert. Zusammen mit der per Gesetz festgeschriebenen Priorisierung des Personenverkehrs akzentuiert sich die Trassenkonkurrenz zunehmend.
- Zudem werden die Erreichbarkeit der **Umschlagterminals** und die teure Produktion in den Schweizerischen Rheinhäfen kritisiert.



Herausforderungen für die Logistik | 4

Auf der Basis der Status-Quo Analyse und dem Stimmungsbild über die Bedürfnisse der Verladenden Wirtschaft ergeben sich zahlreiche Herausforderungen, mit welchen die Logistikunternehmen direkt oder indirekt konfrontiert werden. Bewusst wurde die Fokussierung auf die folgenden Bereiche gelegt.

4.1 Generelle Herausforderungen

Die globalisierte Wirtschaft mit der Erschliessung immer wieder neuer Märkte bietet für die Logistik eine Chance. Sie folgt der wirtschaftlichen Entwicklung und unterstützt deren Wachstum. Im Standortwettbewerb spielt die Logistik eine zentrale Rolle. Sie stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der exportorientierten Schweizer Wirtschaft. Regionen sind gefordert, für die Logistik **attraktive Rahmenbedingungen** (Deregulierung, Flexibilität, Planungssicherheit, Kostenreduktion, Anreizsysteme, Bürokratieabbau, etc.) zu schaffen und diese zu vermarkten.

Leider hat die Logistikbranche ein **Imageproblem**. Die Gesellschaft ist sich der Bedeutung der Logistik zu wenig bewusst und assoziiert mit der Branche in erster

Linie Emissionen (Abgase, Lärm, Schmutz, etc.). Aufgrund des mangelnden Bewusstseins fehlt oft die politische Unterstützung zur Schaffung günstiger Rahmenbedingungen der Logistik.

Die **Trinationalität** (D, F, CH) prägt den Logistikcluster Region Basel entscheidend. Sie bietet den Unternehmen und den Arbeitnehmenden durchaus Vorteile (Einkauf, Arbeitsmarkt, Export, Wettbewerb). Allerdings stellt die Trinationalität auch eine Hürde dar (unterschiedliche Gesetze, Normen und Standards, EU-Ausgangsgrenze), die das wirtschaftliche Handeln einschränken kann. Die Ausgestaltung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beeinflusst die Standortattraktivität entscheidend.

4.2 Spezifische Herausforderungen

4.2.1 Umwelt

Die Logistik ist das Nervenzentrum und das Herzstück der weltweiten Arbeits- und Standortteilung. Über ihr Segment Güterverkehr zählt die Logistik zu den grossen **Schadstoffemittenten**. Nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IAE) ist der Transportsektor für 30% der CO₂-Emissionen verantwortlich. 23% davon entfallen auf den Strassentransportbereich. Trotz grosser technischer Verbesserungen wird dieser Anteil in den kommenden Jahren steigen, weil der Verkehr stärker als die Wirtschaft wächst. In kaum einem anderen Bereich ist die Dekarbonisierung so schwierig wie im Güterverkehr.

Umweltpolitische Themen rücken vermehrt in den **Fokus der Gesellschaft** und der Unternehmen. In zunehmendem Masse steigt der Druck von aussen. Ein Indiz ist z.B. der Dow Jones Sustainability Index, der auf ökonomische, ökologische und soziale Kriterien achtet.

Grüne Logistik ist die ganzheitliche Umgestaltung von Strategien, Systemen, Strukturen und Prozessen zur Schaffung von umweltschonender und ressourceneffizienter Prozesse. Insbesondere in städtischen Räumen, wie Basel, stellen nachhaltige Prozesse ein Bedürfnis dar.

Dazu zählen ebenfalls die Bauweise von Logistikanlagen, die Nutzung von erneuerbaren Energien und die Verringerung von Lärmbelastigungen.

80% der Dienstleister und Verlager geben an, sich mit dem Thema schon beschäftigt zu haben. In Deutschland beschäftigt sich die verladende Wirtschaft mit der Möglichkeit zur «Grüne-Logistik»-Zertifizierung von Produkten und Dienstleistungen. Das wäre ebenfalls ein Ansatz für den trinationalen Logistik-Cluster Region Basel.

4.2.2 Bildung

In allen Bereichen der Wirtschaft werden Arbeitsplätze von Ungelernten abgebaut. Sie tragen deshalb das grösste Arbeitsplatzrisiko. Der Anteil Ungelernter hat sich in den letzten 20 Jahren halbiert und diese Entwicklung wird weiter fortschreiten.

Bildung und Wissen beeinflussen immer stärker die Lebenschancen von Menschen, Unternehmen und Regionen. Damit Regionen für den überregionalen und internationalen Wettbewerb gerüstet sind, braucht es **ganzheitliche Kenntnisse** der Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends in Verbindung mit einem **aktiven Bildungsmanagement**.

Um den vielfältigen und hohen Ansprüchen der modernen Logistikwelt gerecht zu werden, braucht es **qualifizierte und motivierte Mitarbeitende**. Diese wiederum suchen attraktive und prosperierende Industrien, Arbeitsplätze und Regionen.

Die **duale Ausbildung** sichert unserer Region einen entscheidenden Standortvorteil, weil wir damit gut ausgebildetes Personal mit hohem Praxisbezug ausbilden. Vor dem Hintergrund eines lebenslangen Lernprozesses sind durchgängige Weiterbildungsmöglichkeiten zwingend notwendig.

4.2.3 Infrastruktur und Fläche

Grosse Areale mit guter Infrastruktur, guten Preiskonditionen und guter Anbindung an die bi- und trimodalen Verkehrsknoten sind nötig. Die Verfügbarkeit einer guten multimodalen Infrastruktur kann verladende Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen anlocken.

Für die Weiterentwicklung des trimodalen Logistikstandortes braucht es eine Zusage von **Entwicklungsoptionen**. Bei einer Schwächung der trinationalen Standortvorteile droht eine regionale Abwanderung. In Deutschland kann festgestellt werden, dass von den Trends zum Outsourcing einerseits und den politischen Befindlichkeiten andererseits, hauptsächlich B-Standorte, abseits der üblichen und an sich logischen Logistikstandorte, profitieren.

Die hohe Aussenhandelsorientierung der Schweiz und der Region wie auch die geplanten Kapazitätserweiterungen der Bahn wirken sich positiv auf den Standort Basel als Gateway aus. Hingegen führen Kapazitätsengpässe auf der Strasse in Kombination mit dem Grenzübertritt und der Ruhezeitverordnung zunehmend zu Staus, Staukosten, Verringerung der Planbarkeit und Qualitätsverlust. Das schränkt die Attraktivität für neu anzusiedelnde Unternehmen ein.

Geplante, zusätzliche Einschränkungen der Verzollungskapazität der EZV verschärfen die Situation. Vorgelagerte Stauräume für LKW's könnten die Situation verbessern.



Container-Terminal Basel

swissterminal.

KRUPP

HYUNDAI

HYUNDAI

5 | Strategie Logistikcluster Region Basel

Auf der Basis der formulierten Herausforderungen wurden durch die Steuerungsgruppe strategische Zielsetzungen formuliert. Mit einem Massnahmenkatalog wird aufgezeigt, wie u.a. diese Ziele erreicht werden sollen.

5.1 Allgemein

Ziele	Massnahme
Spitzenposition der Logistikbranche in der Region Basel gegenüber andern Standorten schärfen. Wettbewerbsfähigkeit durch günstige Rahmenbedingungen fördern.	<ul style="list-style-type: none">• Erarbeiten eines Logistik-Barometers zur Beurteilung der Standortattraktivität im Vergleich zu andern Standorten.
Das Image und das Bewusstsein über die Bedeutung der Logistik verbessern sich. Zwischen Gesellschaft, Politik und Wirtschaft findet ein Dialog statt.	<ul style="list-style-type: none">• Durchführen einer muba-Sonderschau Verkehr & Logistik.• Erstellen einer informativen Homepage Logistikcluster Region Basel.
Der Logistikcluster Region Basel ist international bekannt.	<ul style="list-style-type: none">• Zusammen mit BaselArea Teilnahme des Clusters an internationalen Messen zwecks Vermarktung des Standorts.
Die Schwierigkeiten in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind beseitigt. Die Bi- und Trinationalität bietet Standortvorteile.	<ul style="list-style-type: none">• Gegenseitiger Informationsaustausch über den Cluster.• Rechtssicherheit beim Arbeits- und Steuerrecht im Secteur Suisse des EAP durch die Konkretisierung des Staatsvertrags sicherstellen.• Grenzüberschreitende Arbeitszonen (z.B. bei den Häfen) nach einheitlichem Recht prüfen.

5.2 Umwelt

Ziele	Massnahme
Neupositionierung der Logistik, indem der effiziente Umgang mit Ressourcen – ökonomisch und ökologisch – prioritär behandelt wird.	<ul style="list-style-type: none">• Entwickeln eines Leitfadens «Green Logistics» für die Unternehmen des Clusters.
Wissen im Bereich Umwelttechnologie und -management wird gefördert und innerhalb des Clusters aktiv vermittelt.	<ul style="list-style-type: none">• Bildung eines Expertenpools für Beratung und Wissenstransfer innerhalb des Clusters; Erstellen eines Verzeichnisses mit Ansprechpartnern.• Informationen zum «Nachhaltigen Flottenmanagement» bereitstellen.

Ziele

Neue Technologien und Verfahren werden bei den Unternehmen implementiert.

Massnahme

- Bereitstellen von Informationen und Angeboten für LKW's (z.B. Aerodynamikpakete, Unfallverhütung, etc.).
 - Kursangebot für umweltfreundliches Fahren schaffen und vermarkten.
 - Kontakt zu Forschungsinstituten zwecks gegenseitigem Informationsaustauschs herstellen.
-

Die Frachten der verladenden Wirtschaft erreichen eine hohe Bündelung.

- Kampagne für ein Outsourcing der Logistik bei KMU durchführen.

5.3 Bildung

Ziele

Das Berufsbild Logistik ist attraktiv und findet bei der Jugend Anklang.
Der duale Ausbildungsweg hat eine hohe Qualität und lässt die vertikale und horizontale Kooperation mit andern Bildungsangeboten zu (Durchlässigkeit).

Massnahme

- Entwickeln eines Lehrmoduls und Implementierung des Themas Logistik an den Schulen in der Region
 - Erstellen einer Übersicht aller Bildungsangebote, die für die Logistik relevant sind.
 - Beteiligung der Branche an den Berufsmessen der Region unterstützen.
 - Aufbau- und Weiterentwicklung moderner Lernformen (z.B. «Blended Learning») fördern.
-

Die Grund- und Weiterbildung in der Logistik wird stufengerecht in der Region angeboten und unterstützt.

- Förderung der bestehenden Lehrstellenverbunde in der Region intensivieren.
 - Bekanntheitsgrad der bestehenden Bildungsangebote (FHNW, DHBW) in der Region fördern.
 - Einrichten eines Lehrstuhls «Logistik- und Transportmanagement» auf Universitäts- bzw. Fachhochschulniveau in Basel.
-

Das Logistik Know-how wird innerhalb der Region intensiv ausgetauscht und zugänglich gemacht. Innovationen finden eine Plattform.

- Etablierung einer umfassenden, nationalen Logistikfachmesse in Basel (z.B. Pack&Move) unterstützen.
- Durchführung von regelmässigen Logistik-Symposien in der Region fördern.
- Verleihung eines Innovationspreises Logistik organisieren.
- Förderprogramme regional, national und international lancieren und Teilnahme der Region sicherstellen.

5.4 Infrastruktur und Fläche

Ziele	Massnahme
Für die Entwicklung der Logistikbranche stehen in der Region Basel ausreichend und gut erschlossene Logistikflächen rasch zur Verfügung.	<ul style="list-style-type: none">• Erstellen eines Regionalplans «Logistik» mit der Festsetzung von Schwerpunktgebieten für die Logistik.• Aufbau einer Logistikflächendatenbank bei der Wirtschaftsförderung (BaselArea) zwecks Vermarktung.
Für den Güterverkehr stehen ausreichende Kapazitäten auf den einzelnen Verkehrsträgern zur Verfügung. Durch Verkehrsmanagementmassnahmen werden Engpässe verhindert und die Verfügbarkeit sichergestellt.	<ul style="list-style-type: none">• Engpassbeseitigung durch Realisierung der Schlüsselprojekte, wie Erweiterung Osttangente, Wisenbergtunnel, Anschlussgeleise Hafen Birsfelden, 4 Geleise Offenburg-Basel, etc.
Die Gateway-Funktion von Basel wird national und international ausgebaut. Die Anbindung nach aussen und innen wird sichergestellt. Alle Verkehrsträger greifen optimal ineinander.	<ul style="list-style-type: none">• Erstellen einer Bedarfsanalyse für den kombinierten Verkehr und eines regionalen Terminalkonzepts.• Unterstützung bei der Entwicklung des DB-Areals Basel-Nord für den wasserseitigen Umschlag und die Logistiktutzung.• Aufbau von Landbrücken für den Schienengüterverkehr begleiten.
Die Grenzverkehre zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz verlaufen reibungslos.	<ul style="list-style-type: none">• Koordination der Aussprachen zwischen Oberzolldirektion und Wirtschaft zwecks Informationsaustausch und Formulierung von Forderungen (z.B. Entflechtung des Verzollungsverkehrs vom Transitverkehr, vorgelagerte Stauräume für LKW's, elektronische Verzollungsverfahren, etc.).• Aufrechterhaltung der erweiterten Zollanlage auf dem DB-Areal Basel Nord oder Evaluation eines Ersatzstandortes.





Ziele

Die RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil positionieren sich als leistungsstarke, nachhaltige und trimodale Umschlagsplattform für die Wirtschaftsregion Basel.

Massnahme

- Bereitstellen von ausreichend Flächen für den wasserseitigen Güterumschlag (insbesondere Container).
- Betreiben eines internationalen Marketings für das Leistungsangebot in den Häfen.
- Entwickeln von Netzwerken zu den Seehäfen.

Am EuroAirport findet die Luftfracht eine moderne und leistungsstarke Plattform, sowohl in der klassischen Luftfracht, wie auch im KEP-Bereich.

- Neubau eines Gebäudes für die klassische Luftfracht.
- Bereitstellen zusätzlicher Flächen für die KEP-Dienste.

Güterverkehrspolitik der drei Länder basiert auf einer Gleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger und schafft Anreize zur Verkehrsverlagerung. Die Strukturen und die Finanzierung im Schienengüterverkehr sind transparent und diskriminierungsfrei.

- Koordination und Unterstützung von Lobbyingaktivitäten, Teilnahme an Vernehmlassungen

Die Versorgung der Logistikunternehmen mit einer leistungsstarken Telekommunikation wird sichergestellt.

- Anschluss mit Glasfaserkabel direkt in die Unternehmen vorantreiben.

6 | Organisation und Trägerschaft

6.1 Möglichkeiten

Soll die Strategie Logistikcluster Region Basel umgesetzt und weiterentwickelt werden, so sind Strukturen zu schaffen, welche dies ermöglichen. In Deutschland zum Beispiel werden Cluster-Initiativen sehr oft durch den Staat lanciert, betrieben und finanziert. Eigens dafür gegründete Gesellschaften übernehmen die Geschäftsführung des Clusters im Auftrag des Staates. Dafür kann oftmals auf erhebliche Fördergelder aus der EU zurückgegriffen werden. Marketingaufgaben stehen dabei meist im Vordergrund.

Für die Region Basel präsentiert sich die Ausgangslage insofern anders, als auf eine alleinige Staatsfinanzierung nicht gebaut werden kann. Die Initiative der Handelskammer beider Basel basiert daher auf dem Grundsatz, dass der Cluster von bestehenden bzw. ansässigen Organisationen, Verbänden, Unternehmungen und dem Staat **gemeinsam getragen** wird. Es handelt sich also um ein **partnerschaftliches Vorhaben**, das nur gelingt, wenn sich möglichst viele an der Initiative beteiligen und sich aktiv mit ihren Stärken und Kompetenzen in den Cluster einbringen. Es soll **keine Doppelspurigkeiten** geben.

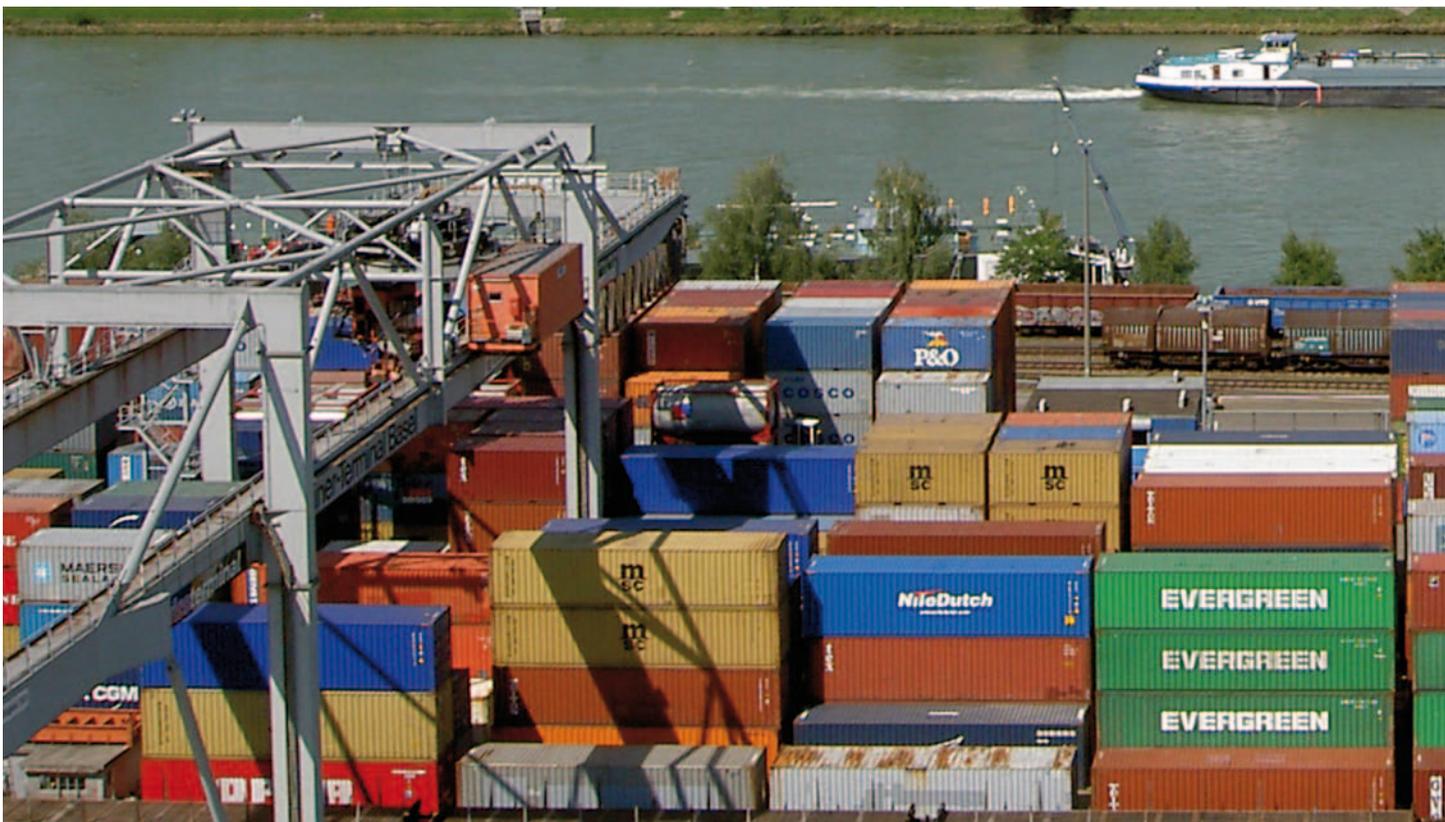
Die Projektphase III der Initiative sieht vor, mit der Umsetzung einzelner Massnahmen zu beginnen. Dazu müssen Organisation und Trägerschaft sichergestellt

sein. Ebenso gilt es, die personellen und finanziellen Ressourcen zur Geschäftsführung und zur Umsetzung von Projekten bereitzustellen. Denkbar wären die folgenden Modelle:

- Gründung eines neuen Verbands Logistikcluster Region Basel
- Angliederung des Logistikclusters an einen bestehenden Verband
- Eingliederung des Logistikclusters beim Staat (Kantone BS/BL)

Der Steuerungsausschuss, der die Projektphase begleitet hat, spricht sich deutlich für die **Angliederung an einen bestehenden Verband** aus. Die Gründe dafür sind die Sicherstellung des partnerschaftlichen Ansatzes, keine Doppelspurigkeiten, nachhaltiger Umgang mit Ressourcen und schliesslich auch die Risikominimierung in der Startphase. Denkbar wäre, dass nach 3-4 Jahren ein neues Gefäss geschaffen wird.

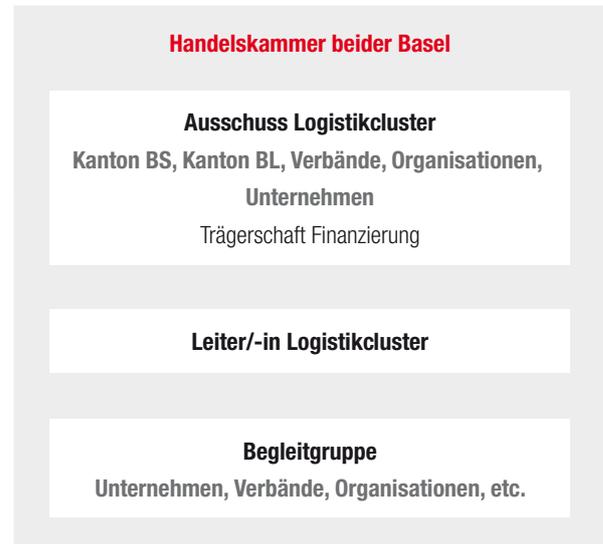
Aufgrund des partnerschaftlichen Ansatzes soll auch die Trägerschaft entsprechend breit ausgestaltet sein, wobei sich neben den bestehenden Organisationen insbesondere der Staat entschlossen in die Trägerschaft einbringen muss.



6.2 Neutraler Partner

Die Handelskammer beider Basel als in der Logistikbranche «neutraler» Verband soll auch die Umsetzung (Phase III) des Konzepts Logistikcluster Region Basel lancieren. Dafür werden ihr die nötigen Ressourcen zur Verfügung gestellt. Ein/e «Leiter/-in Logistikcluster» der Handelskammer beider Basel soll die Geschäfte führen. Er/Sie wird unterstützt von einem «Ausschuss» im Milizsystem, zusammengesetzt aus Vertretern von Verbänden, Staat und Unternehmen, die sich auch finanziell über mehrere Jahre am Cluster beteiligen. Der Ausschuss führt die Umsetzung des Konzepts und die Handelskammer beider Basel bildet den Rahmen. Der Steuerungsausschuss der Projektphase II wird in eine breit abgestützte «Begleitgruppe» umgewandelt. Sie bildet das Soundingboard für die Aktivitäten im Cluster und beteiligt sich an der Finanzierung ausgewählter Projekte.

Diese einfachen Strukturen sollen für die nächsten 2-3 Jahre aufgebaut werden, bis der Cluster richtig Fuss gefasst hat. Danach werden Strategie, Zielsetzungen, Massnahmen, Organisation und Trägerschaft überprüft und allenfalls angepasst.



Organisation und Trägerschaft Logistikcluster Region Basel



7 | Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung des Konzepts ist ab 2011 vorgesehen.
Die folgenden Schritte sind dazu notwendig:

- Priorisierung Massnahmen
(Dezember 2010)
- Budget erstellen
(Januar 2011)
- Trägerschaft und Finanzierung sicherstellen
(Februar 2011)
- Ausschuss und Begleitgruppe konstituieren
(März 2011)
- Projektdefinition und Start Umsetzung
(April 2011)



IMPRESSUM

Herausgeber

Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 67
4010 Basel
www.hkbb.ch

Mit freundlicher Unterstützung von

Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion des Kantons Basel-Landschaft
Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt
Verband Basler Speditionslogistiker VBSL/Spedlogswiss
ASTAG Sektion Nordwestschweiz
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft
EuroAirport Basel-Mulhouse-Weil
Schweizerische Rheinhäfen

Fotos

Handelskammer beider Basel
Fotolia
Peter Schnetz

Grafik

T'SIGN Werbeagentur

Druck

Lüdin AG Druckerei

handelskammer  **beider basel**

VERBAND DER INDUSTRIE-, HANDELS- UND DIENST-
LEISTUNGSFIRMEN IN BASEL-STADT UND BASELLAND

Handelskammer beider Basel • Aeschenvorstadt 67 • Postfach • 4010 Basel
Handelskammer beider Basel • Postfach 378 • 4410 Liestal
Telefon +41 61 270 60 80 • Fax +41 61 270 60 65 • logistik-basel@hkbb.ch • www.hkbb.ch