

Studienpartner

Lehrstuhl für Logistikmanagement



Universität St.Gallen

**Gesamtausgabe
Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015 –
jetzt bestellen!**

Einblick in den Schweizer Logistikmarkt 2015

Autoren: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Prof. Dr. Erik Hofmann, M. Sc. Katrin Oettmeier

Zusammen Werte schaffen



7 612345 002477 >

« Ihr Partner für interne Logistik! »



BRISOFT AG, Systems Automation, gehört seit Jahren zu den führenden Unternehmen im Bereich Lagerverwaltung, Intralogistik und Steuerung.

Eingebunden in eine Firmengruppe mit über 320 Mitarbeitern ist BRISOFT AG spezialisiert auf die umfassende Abwicklung von Logistikprojekten und den nachhaltigen Retrofit von bestehenden Logistikzentren. Ein regelmässiger Informationsaustausch, der Zugang zu umfassendem Know-How innerhalb der Gruppe und die enge Zusammenarbeit mit den Systempartnern stellen sicher, dass die BRISOFT AG technologisch stets zur Spitze der Branche gehört.

BRISOFT AG

Systems Automation
Schäferweg 16
CH-4019 Basel

Telefon +41 61 639 20 20
Telefax +41 61 639 20 99
info@brisoft.ch
www.brisoft.ch

Inhaltsverzeichnis

Einblick in den Schweizer Logistikmarkt 2015	
Trägerschaft	4
Vorwort von Robert Vogel, Präsident GS1 Schweiz	5
Vorwort der Autoren	7
Logistikmarktstudie Schweiz – übersichtlich, hilfreich und informativ	8
Logistikmarktstudie Schweiz – das umfassende Nachschlagewerk für Logistik und Supply Chain Management	10
Management Summary – aus der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015	12
Volumen und Akteure des Schweizer Logistikmarktes	
Schweizer Logistikmarkt im Überblick	16
Top 20 Logistikdienstleister der Schweiz	18
Einblicke in den Schweizer Intralogistikmarkt	20
Wirtschaft und Güterverkehrspolitik als Determinanten des Schweizer Logistikmarktes	
Logistische Aspekte des Schweizer Aussenhandels	24
Grundzüge der Schweizer Güterverkehrspolitik	28
Verkehrspolitische Massnahmen für den alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz	30
Leitlinien der Schweizer Logistik – dargestellt am Beispiel des Strassengüterverkehrs	32
Supply Chain-Trends und Strategien im Schweizer Logistikmarkt	
Differenzierung von Schweizer Unternehmen über die Supply Chain	38
Vernetzung und Technologien in Schweizer Supply Chains	41
Big Data in Schweizer Supply Chains	44
Personalmanagement in Schweizer Supply Chains	46
Branchenindex	
Branchenindex	50

Impressum

Einblick in den Schweizer Logistikmarkt 2015

Ausgabe

2. Auflage, Dezember 2014

Auflage

8000 Exemplare

Herausgeber

GS1 Schweiz
Länggassstrasse 21, 3012 Bern
Telefon +41 (0)58 800 70 00
Fax +41 (0)58 800 70 99
logistikmarkt@gs1.ch
www.logistikmarkt.ch

Konzept, Leitung und Realisation

- > Claudia Schön, GS1 Schweiz
- > Jonas Batt, GS1 Schweiz
- > Valentin Wepfer, GS1 Schweiz

Redaktion

- > Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, LOG-HSG, St. Gallen
- > Prof. Dr. Erik Hofmann, LOG-HSG, St. Gallen
- > M. Sc. Katrin Oettmeier, LOG-HSG, St. Gallen

Gestaltung, Layout und Korrektorat

Typopress Bern AG, Bern
www.typopressbern.ch

Druck

Ast & Fischer AG, PreMedia und Druck, Wabern
www.ast-fischer.ch

Anzeigenmarketing

Ast & Fischer AG, PreMedia und Druck, Wabern
Verena Bachofner
Telefon +41 (0)31 963 11 93
verena.bachofner@ast-fischer.ch

Bildnachweis

iStockphoto



GS1 Schweiz – der Fachverband für nachhaltige Wertschöpfungsnetzwerke – ist ein nicht gewinnorientierter Verein im Sinne von Art. 60 ff. des ZGB und bezweckt die Realisierung der von GS1 International verfolgten Zielsetzungen in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein.
© 2014/2015 für alle Beiträge bei GS1 Schweiz. Logistikzahlen bei GS1 Schweiz und beim Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St. Gallen und den angegebenen Autoren. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck Studienteil nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Nachdruck oder Auszüge und elektronische Wiedergabe der übrigen Inhalte unter Quellenangabe und bei vorgängiger elektronischer Avisierung an information@gs1.ch (GS1 Logistikmarkt 2015/Autor/GS1 Schweiz) erlaubt.



Wir danken unseren Trägern für die wertvolle Unterstützung!



swisslog



PLANZER



MIGROS



Am Puls des Logistikmarktes Schweiz

Schiene, Strasse, Wasser und Luft im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung bestmöglich nutzen: Das ist das Ziel von «Güterverkehr Schweiz 2030». Unter diesem Leitgedanken fordern der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der Wirtschaftsdachverband economiesuisse, der Schweizerische Gewerbeverband sgv und der Verband der verladenden Wirtschaft VAP einen ganzheitlichen Ansatz in der künftigen Güterverkehrspolitik.

Wie bedeutend der Güterverkehr für die Schweizer Wirtschaft ist, zeigt einmal mehr die aktuelle Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015. Jährlich werden mit zunehmender Tendenz mehr als 400 Millionen Tonnen an Gütern auf Schweizer Strassen, Schienen, Gewässern und in der Luft bewegt. Nicht ohne Grund beleuchtet die diesjährige Studie die schweizerische Güterverkehrspolitik in speziellem Masse. Sie ist eine der massgeblichen Determinanten des Schweizer Logistikmarktes.

Auch dieses Jahr zeichnet die Logistikmarktstudie eine allgemein positive Entwicklung des Logistikmarktvolumens. Gleiche Entwicklungen im Ausenhandel und der anhaltend starke Binnenkonsum trugen dazu bei, dass das wertmässige Volumen im Jahr 2013 um 3 Prozent auf 39 Milliarden Franken stieg. Erste Hochrechnungen der Autoren ergeben auch für 2014 ein wertmässiges Wachstum von 2,5 Prozent auf 39,9 Milliarden Franken.

Eine Tatsache ist: Der Wettbewerb wird immer härter in der Branche. Um sich in diesem umkämpften Markt zu behaupten, ist für die Unternehmen eine zuverlässige Ver- und Entsorgung immer wichtiger. Zum ersten Mal wurden deshalb im Rahmen der Logistikmarktstudie bei verladenden Schweizer Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleistern der Status quo und die Entwicklungen im Supply Chain Management (SCM) erfragt. Die Resultate dieser umfassenden Untersuchung können zahlreichen Unternehmen dazu dienen, ihr SCM zu überdenken und zielgerichtet zu optimieren. Ebenfalls beleuchtet die Logistikmarktstudie aktuelle Trends wie E-Commerce, Big Data und 3D-Druck und diskutiert



die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt im Bereich Logistik und Supply Chain Management.

Kurz: Die Studie bleibt das ideale und umfassende Arbeitsinstrument für alle, die mit der Planung in Logistik und SCM betraut sind. GS1 Schweiz, den Trägern und den Autoren des Lehrstuhls für Logistikmanagement der Universität St.Gallen ist es einmal mehr gelungen, neue Themen am Puls des Logistikmarktes aufzugreifen und die Position der Studie als umfassendes Nachschlagewerk mit der Aktualisierung von bewährten Inhalten weiter zu festigen. Nutzen Sie diese Chance und profitieren Sie vom massgeblich erweiterten Fachwissen, um Ihr Unternehmen auch in diesem Jahr optimal auf die künftigen Entwicklungen vorzubereiten.

Robert Vogel
Präsident GS1 Schweiz

totalzero
zero CO₂ zero cost to you



Grenzenlose Services

DPD ist der führende Anbieter unter den privaten Express- und Paketdienstleistern in der Schweiz. Wir kümmern uns schnell und zuverlässig um den Versand Ihrer Pakete – egal ob schweizweit, in Europa oder international – unkompliziert und CO₂-neutral in über 230 Länder. Und das natürlich auch Express. Maximale Flexibilität und zuverlässige Qualität garantiert – selbstverständlich höchst effizient zu einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Lassen Sie sich von unserem attraktiven Leistungsprogramm überzeugen. Wir sind gerne für Sie da: 0848 373 373, www.dpd.ch



DPD (Schweiz) AG, Mülibachstrasse 41, 8107 Buchs ZH
Fax 0848 373 370, E-Mail info@dpd.ch

Vorwort der Autoren zum Einblick in den Schweizer Logistikmarkt 2015

Die Motivation, sich aktiv in der Ausarbeitung einer Studie zu Logistik und Supply Chain Management einzubringen, liegt in der Erkenntnis begründet, dass der Stellenwert der Logistik in Europa und insbesondere auch in der Schweiz weiterhin an Bedeutung gewinnt. Die Dynamik und Relevanz des Logistikmarktes ist neben der ansteigenden Arbeitsteiligkeit und globalisierten Märkten dem zunehmenden Abbau von Handelshemmnissen zu verdanken. Diese Entwicklungszüge einerseits sowie die geografische Lage der Schweiz andererseits machen es aus unserer Sicht erforderlich, den Logistikmarkt der Schweiz und seine Supply Chains umfassend abzubilden und den Akteuren damit eine Unterstützung bei ihren strategischen Entscheidungen anzubieten.

Mit dem Erscheinen des 8. Bandes der Logistikmarktstudie Schweiz wird diesem Anspruch Rechnung getragen. Die Logistikmarktstudie Schweiz hat sich als Standardwerk etabliert. Die jährliche Neuauflage und die konstante Methodik gewährleisten, dass mittlerweile aussagekräftige Zeitreihenanalysen zulässig sind.

Die aktuelle Studie erscheint mit zahlreichen Neuerungen und Innovationen. Im Kern besteht sie aus zwei Teilen: einer Printversion sowie einem wissenschaftlichen Anhang, der online auf www.logistikmarkt.ch sowie auf CD verfügbar ist. Die Ihnen vorliegende, bereits zum zweiten Mal erscheinende «Short-Version» gibt einen ersten Einblick in ausgewählte Themenstellungen der Logistikmarktstudie Schweiz.

Der 8. Band konzentriert sich erstmals auf Supply Chain-Trends und Strategien im Logistikmarkt. Beleuchtet werden unter anderem Supply Chain-Strategien und der Aufbau der Supply Chain-Organisation sowie die Messung und Evaluation der Supply Chain-Performance bei Schweizer Verladern. Auch der Beitrag von Logistikdienstleistern zum Supply Chain Management ihrer Kunden ist Gegenstand der Betrachtungen. Des Weiteren greift die Studie die Vernetzung zwischen den Akteuren der Supply Chain auf und bietet Einblicke in die aktuelle und zukünftige Bedeutung

von IT-Lösungen und Technologien in der Supply Chain. Ferner wird auf Trendthemen mit Bezug zur Supply Chain eingegangen, darunter die Implikationen der additiven Fertigung (auch bekannt als «3D-Druck») auf Supply Chains sowie erwartete Engpässe bei Supply Chain-relevanten Jobprofilen. Zudem erfolgen detaillierte Untersuchungen rund um das Thema E-Commerce und Supply Chain Management.

Anknüpfend an die vorangehenden Bände beleuchtet die Studie weiterhin sämtliche Verkehrsträger. Zu den Neuerungen zählt ein Modell, das die Entscheidungssituation von Verladern zwischen dem Strassengüterverkehr und dem kombinierten Verkehr Strasse-Schiene für eine Transportleistung konzeptionell darstellt. Neben einer Einordnung der Schweizer Wirtschaft in den europäischen Kontext und Informationen zu den Absatz- und Beschaffungsmärkten der Schweiz wird zudem die Verkehrspolitik der Eidgenossenschaft näher beleuchtet. Ferner wird erstmalig ein Überblick zu den Leitlinien der Schweizer Logistik (Gesetze, Richtlinien und Branchenstandards) für verschiedene Branchen und Verkehrsträger vorgestellt.

Darüber hinaus werden in gewohnter Manier die Gesamt- sowie die Teilmärkte quantifiziert, der Schweizer Aussenhandel und der Schweizer Markt für Intralogistiklösungen beleuchtet sowie Schlussfolgerungen aus den gewonnenen Erkenntnissen für die Schweizer Volkswirtschaft und einzelne Marktteilnehmer gezogen.

Ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung im Rahmen des 8. Bandes der Logistikmarktstudie Schweiz gilt den zahlreichen Unternehmen und deren Experten, die durch ihre Kooperation die Erstellung dieser neuen Inhalte möglich gemacht haben. Ferner möchten wir uns bei unserem Kooperationspartner GS1 Schweiz für die fortwährend offene und fruchtbare Zusammenarbeit bedanken. Ein grosser Dank gebührt ausserdem den Trägern der Studie: Gilgen Logistics, SBB Cargo und SBB Infrastruktur, der Interessengemeinschaft Intralogistik, Förder- und Lagertechnik (IGFT), dem Migros-Ge-

nossenschafts-Bund, MS Mail Service, der Planzer Transport AG, der Schweizerischen Post, SSI Schäfer, Swisslog und Volg.

Wir hoffen, dass die «Short-Version» Ihr Interesse auf tiefgründige Informationen über den Schweizer Logistikmarkt und seine Supply Chains weckt, die in der Gesamtversion der Logistikmarktstudie Schweiz zu finden sind.

St. Gallen, im Dezember 2014



Prof. Dr. Wolfgang Stölzle



Prof. Dr. Erik Hofmann



M.Sc. Katrin Oettmeier

Logistikmarktstudie Schweiz – übersichtlich, hilfreich und informativ

Im Januar 2015 erscheint der achte Band der Logistikmarktstudie Schweiz. Wie die Blitzumfrage zeigt, attestieren Vertreter der Trägerschaft der Studie eine hohe Akzeptanz und viel praktischen Nutzen. Sie liefert wertvolle Zahlen und Informationen zu den einzelnen Bereichen der Logistik und erlaubt ein tieferes Verständnis für logistische Vorgänge und Abläufe.



Planzer Transport AG
Willi Gärtner, Leiter Logistik,
Mitglied der Geschäftsleitung



SBB Infrastruktur
Nadine Wirnitzer,
Fachspezialist Markt



Swisslog
Jan Meier, Sales Manager



Post CH AG, PostLogistics
Patrick Stucki,
Leiter Geschäftsentwicklung

Warum engagiert sich Ihr Unternehmen als Träger der Logistikmarktstudie?

Willi Gärtner: Als engagierter Marktteilnehmer ist es uns wichtig, dazu beizutragen, Transparenz zu schaffen, firmenunabhängig vergleichbare Daten zu ermitteln und Trends zu verfolgen.

Nadine Wirnitzer: Als Vertreter des Schienengüterverkehrs in der Division Infrastruktur der SBB ergeben sich im Laufe eines Jahres häufig «Ad hoc»-Themen, wie beispielsweise Auswirkungen von Wechselkursen, Verkehrspolitik usw. Diese kann ich dann gezielt in die jährliche Studie in der Einarbeitungsphase einbringen. GS1 Schweiz und der Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St.Gallen sind von unserer Unternehmung geschätzte sowie unabhängige Firmen bzw. Experten, weshalb ich die Resultate nie infrage stelle.

Jan Meier: Durch unser Engagement möchten wir einen Beitrag leisten, dass neben dem Gesamtmarkt auch ein klareres Bild über den Teilbereich der Intralogistik wiedergegeben werden kann. Insbesondere interessieren uns die Entwicklungen im automatisierten Bereich der Intralogistik. Lassen sich Trends ableiten? Entstehen neue Bedürfnisse oder sind innovative Lösungen gefordert? Im Weiteren interessieren uns auch Marktgrössen und deren anteilmässige Ver-

teilung. Dies immer mit dem Fokus, dass wir für unsere Kunden bedürfnisgerechte Lösungen entwickeln können.

Patrick Stucki: Wir bekommen mit der Studie ganzheitliche Informationen zum Logistikmarkt. Zudem werden Entwicklungsthemen behandelt, die den Markt zukünftig beeinflussen werden. Durch unser Engagement als Träger leisten wir einen Beitrag, damit diese Studie jährlich erscheint und allen Interessenten zur Verfügung gestellt werden kann.

Welche neuen Erkenntnisse gewinnen Sie und Ihr Unternehmen aus der Logistikmarktstudie?

W. G.: Zunächst einmal ist es spannend zu sehen, dass sich die Studie 2015 wie auch schon die Vorgängerversionen auf einem sehr hohen Niveau bewegt. Weiter ist erkennbar, dass sich sämtliche Marktteilnehmer mehrheitlich mit den gleichen Themen beschäftigen, jedoch in unterschiedlicher Ausprägung und Tiefe.

N. W.: Für uns sind immer die Befragungen bei Akteuren des Logistikmarktes wichtig, da uns als «Infrastruktur» häufig vorgeworfen wird, dass wir nicht kundenorientiert seien.

J. M.: Neben den allgemeinen, sich wiederholenden Themenblöcken, die mittlerweile schöne Zeitreihen-Betrachtungen erlauben, werden immer wieder

spannende Schwerpunkte gesetzt, welche vertieft beleuchtet werden. Dies bietet einen Mehrwert.

P. S.: Wir können beispielsweise mit den Zahlen aus der Studie einen Verlauf bei den Gütermengen erkennen und dadurch Abgleiche mit unserer Entwicklung vornehmen. Mit den Antworten aus den Umfragen können wir Entwicklungsthemen strukturierter angehen.

Wie wenden Sie im Alltag die Logistikmarktstudie sowie die Erkenntnisse daraus im Betrieb an?

W. G.: Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Studie fliessen vor allem in unsere strategischen Überlegungen zur Geschäftspolitik ein. In unseren täglichen Dienstleistungsprozessen hat sie einen eher weniger grossen Einfluss.

N. W.: In der Studie finden sich die neuesten Erkenntnisse im Bereich Logistik, die ich indirekt in unsere Planungen einfliessen lassen kann. Ausserdem ziehe ich die Studie als Nachschlagewerk heran.

J. M.: Unser Fokus liegt auf der Intralogistik. Dieser Bereich deckt einen Teil der gesamten Logistik ab. Es ist für uns wichtig, auch das Umfeld der Intralogistik genau zu kennen, damit wir in Konzeptentwicklungen und Diskussionen relevante Punkte einfliessen lassen können. Dazu bieten uns die Analysen

der Studie eine fundierte Grundlage, mit welcher wir die Stossrichtungen besser deuten können.

P. S.: Eine Anwendung findet auf mehreren Ebenen statt. Im Bereich der Entwicklung wird der Fokus auf die Trends gelegt. Auf Produktionsebene sind beispielsweise die Mengeninformationen, sowie Erkenntnisse auf der politischen Ebene ein Anwendungsfaktor. Im Vertrieb wird ein Augenmerk auf die involvierten Verladebranchen gelegt.

Wer im Unternehmen nutzt die Logistikmarktstudie? Wie und inwiefern kann diese Nutzung grob beschrieben werden?

W. G.: Da die Erkenntnisse vor allem der strategischen Entwicklung unserer Firma dienen, wird die Studie hauptsächlich von unseren Stabstellen und Engineering-Abteilungen genutzt. Zudem dient sie als Nachschlagewerk zum Kennzahlenvergleich.

N. W.: Die Logistikmarktstudie wird als Nachschlagewerk verwendet. Anders als Lehrbücher ist die Studie praxisnah und für Laien verständlicher. Des Weiteren geht es nur um den Schweizer

Güterverkehr, der mit seinem enormen Schienenanteil im alpenquerenden Verkehr in Europa einzigartig ist. So haben «Güterverkehrs-Neulinge» eine sehr gute Einführung in den Schweizer Güterverkehr.

J. M.: Wir nutzen die Studie vor allem in der Schnittstelle zum Kunden. Aus diesem Grund wird sie auch von unseren Marketing- und Systemplanungs-Kollegen genutzt.

P. S.: Dank der grossen Breite der Studie können wir einen Nutzen in verschiedenen Bereichen von der Entwicklung bis zum Verkauf feststellen. Grundsätzlich nützt die Studie allen Personen im Unternehmen, die eine Aufgabe in der Steuerung der Logistik haben. Dabei stellen wir fest, dass wir mit der Studie eine grosse Anzahl von internen Interessenten haben.

Warum bevorzugen Sie die Vollversion der LMS gegenüber dem vorliegenden Einblick?

W. G.: Die Vollversion ist mit sehr vielen Detaildaten versehen, in denen man sich leicht verlieren kann. Aufgrund ihres tiefen Detaillierungsgrades lässt sie

dafür Variantenvergleiche zu und bietet eine hervorragende Basis für eine vertiefte Analyse. Als Management-Tool ist dagegen die Kurzversion passender, da sie die wesentlichen strategischen Informationen liefert. So ergänzen sich beide Versionen gewinnbringend.

N. W.: Als Spezialistin für den Güterverkehr genügt mir häufig nicht nur das Ergebnis. Ich benötige auch die Datengrundlagen und Methoden, die dahinterstehen. Es ist immer wertvoll, wenn man verwendete Thesen auch gut begründen kann. Und das funktioniert nur mit der Vollversion.

J. M.: Die Vollversion ermöglicht einen vertieften, detaillierten Einblick. Die Hintergründe können so besser nachvollzogen werden.

P. S.: Man kann unserer Ansicht nach nicht von Vor- und Nachteilen sprechen. Mit der Kurzversion erhalten wir sehr komprimierte Informationen. Damit lassen sich die Themen herausuchen, die vertieft angeschaut werden sollen. Für eine Vertiefung des Themas verwenden wir dann die Vollversion. Somit sind beide Versionen aus unserer Sicht aneinander geknüpft.



Logistikmarktstudie Schweiz – das umfassende Nachschlagewerk für Logistik und Supply Chain Management

Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management stehen im neusten Band der Logistikmarktstudie Schweiz im Zentrum. Aktuelle Daten und Informationen bringen Sie auf den neusten Stand in Sachen Big Data, Fachkräftemangel, 3D-Druck, E-Commerce und Supply Chain Management.

Die von GS1 Schweiz und vom Lehrstuhl für Logistikmanagement der Universität St.Gallen erstellte Studie wird jährlich überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Sie liefert Jahr für Jahr wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, die einzelnen Segmente, Standorte und Potenziale im Logistikmarkt Schweiz. Einen interessanten Bestandteil bildet zudem die Darstellung aktueller Trends und Entwicklungen der Logistik, die dem Leser einen Blick in die Zukunft ermöglicht.

Folgende Inhalte bietet Ihnen die Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015:

- > **Neu: Supply Chain-Trends und Strategien im Logistikmarkt**
 - > Bezugsrahmen für Trends und Strategien in Logistik und Supply Chain Management
 - > Supply Chain-Strategien und Organisation
 - > Supply Chain-Prozesse und Aufgaben
 - > Vernetzung und Technologien in der Supply Chain
 - Unternehmensübergreifender Datenaustausch
 - Chancen und Risiken des 3D-Drucks
 - Intelligente Ladungsmittel
 - Insights: Big Data
 - > Personal in der Supply Chain
 - > Messung und Evaluation der Supply Chain Performance
 - > Insights: E-Commerce und Supply Chain Management
- > **Wirtschaft und Güterverkehrs-politik im Schweizer Logistikmarkt**
 - > Schweizer Wirtschaft im europäischen Kontext
 - > Absatz- und Beschaffungsmärkte der Schweiz
 - > Grundzüge der Schweizer Verkehrspolitik

- > Auswirkungen verkehrspolitischer Massnahmen auf den alpenquerenden Güterverkehr
- > Gesetzliche Auflagen, Richtlinien und Branchenstandards im Überblick
- > Ausblick

- > **Verkehrsträgerspezifische Betrachtung des Schweizer Logistikmarktes und seiner Infrastruktur**
 - > Logistische Aspekte des Aussenhandels der Schweiz
 - > Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehre der Schweiz
 - > Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft, Wasser
 - > Ausblick



> Schweizer Logistikmarkt im Detail

- > Abschätzung des Logistikgesamtmarktes
- > Segmentierung des Schweizer Logistikmarktes
 - Insights: Privater KEP- und Briefmarkt
- > Top 100 Logistikdienstleister
- > Schweizer Intralogistikmarkt
 - Abschätzung des Schweizer Intralogistikmarktes
 - Chancen und Hemmnisse bei Investitionsentscheidungen in Intralogistiklösungen
- > Zusammenfassende Betrachtung des Schweizer Logistikmarktes
- > Ausblick

Auch die bewährten Inhalte rund um den Schweizer Logistikmarkt, welche die Autoren jährlich aktualisieren und mit neusten Erkenntnissen ergänzen, bilden einen wichtigen Teil der Studie. Dadurch gewinnen Sie dank der Logistikmarktstudie Schweiz Jahr für Jahr neue und wertvolle Informationen zum Gesamtmarkt, den einzelnen Segmenten, Standorten und Potenzialen und können die Entwicklung mitverfolgen.

Ihr Nutzen

Die Logistikmarktstudie Schweiz bietet Ihnen:

- > Verlässliche Marktzahlen
- > Übersicht über langjährige Marktentwicklung (Zahlenreihen)
- > Optimales Planungs- und Strategiewerkzeug dank hohem Praxisbezug
- > Poster mit den wichtigsten Kennzahlen

Die 8. Auflage der Logistikmarktstudie Schweiz wird im Januar 2015 publiziert und umfasst rund 360 Seiten.

Jetzt bestellen!

- > Erhältlich ist die Logistikmarktstudie in gedruckter Form oder auf CD. Die CD enthält zudem den wissenschaftlichen Anhang sowie über 190 Grafiken und Tabellen. Diese können für Präsentationen genutzt werden.
- > Bei Bestellung der CD «Logistikmarktstudie 2015» erhalten Sie zudem Ihren persönlichen Zugriffscode, mit dem Sie die Logistikmarktstudie sowie den wissenschaftlichen Anhang auf www.logistikmarkt.ch online einsehen können.

Das gesamte Werk ist in elektronischer Form auch in französischer Sprache verfügbar.

Bestellen Sie die Gesamtausgabe der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, jetzt unter www.logistikmarkt.ch!

Preisliste Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015

	Sprache	Mitglieder	Partnerverbände*	Nichtmitglieder
Publikation «Logistikmarktstudie Schweiz»	deutsch	CHF 180.–	CHF 300.–	CHF 420.–
CD «Logistikmarktstudie Schweiz»	deutsch	CHF 120.–	CHF 160.–	CHF 200.–
– Studie und wissenschaftlicher Anhang	oder			
– über 190 Grafiken und Tabellen	französisch			
– inkl. persönlicher Online-Zugriffscode				
Kombi-Paket: Publikation und CD	deutsch/ französisch	CHF 240.–	CHF 400.–	CHF 500.–

* SSC, SPEDLOGSWISS, ASTAG, SVI, SVBL, SFB, procure.ch, SAK-CES, Swiss export, IGFT gegen Mitgliedsbescheinigung.

Studierende erhalten die Studie gegen Immatrikulationsbestätigung immer zum Vorverkaufspreis für Mitglieder (Publikation: CHF 89.–; CD: CHF 59.–; Kombi-Paket: CHF 119.–).

Alle Preise zzgl. MwSt. und Versandkosten (Inland: CHF 6.–, Ausland CHF 32.–).

Management Summary – aus der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015

Résumé – Der Ausgangspunkt der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015

- > Die Studie hat, wie auch in den vorangehenden Bänden, den Schweizer Logistikmarkt und dessen Segmente als Gegenstand. Das Marktverständnis umfasst dabei alle Transport-, Umschlags- und Lagerleistungen sowie damit direkt zusammenhängende sonstige Aktivitäten, wie z.B. Rechnungsabwicklung oder Verzollung. Produktionsinterne Logistikleistungen werden hingegen in der Vermessung des Gesamtmarktes nicht betrachtet.
- > Alle Daten, die in die Berechnung des Logistikgesamtmarktes und seiner Segmente einfließen, stammen aus dem Jahr 2013. Sind für das Jahr 2013 keine Daten verfügbar, werden Statistiken und Informationen aus früheren Jahren benutzt und – sofern angegeben – auf das Basisjahr 2013 hochgerechnet.
- > Die Datengrundlage stützt sich einerseits auf eine Auswertung von bestehenden Statistiken von öffentlichen Institutionen wie dem Bundesamt für Statistik (BFS) und der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV). Die prozentuale Aufteilung des Logistikgesamtmarktvolumens auf die Teil- und Querschnittsmärkte basiert auf Ergebnissen einer im Jahr 2013 durchgeführten grosszähligen Unternehmensbefragung unter Schweizer Verladern und Logistikdienstleistern.
- > Im 8. Band liegt der Fokus erstmalig systematisch auf Supply Chain-Trends und Strategien im Schweizer Logistikmarkt. Als Supply Chain wird ein unternehmensübergreifendes Wertschöpfungsnetzwerk verstanden, welches auf die Bedürfnisse der (End-)Kunden ausgerichtet ist. Das Supply Chain Management (SCM) wiederum umfasst die kooperative Koordination von Material-, Informations- und Finanzmittelflüssen in Unternehmensnetzwerken. Es verfolgt das Ziel, Wettbewerbsvorteile bei Endkunden zu realisieren und somit letztendlich die Wirtschaftlichkeit des gesamten Netzwerkes zu steigern.
- > Im Rahmen einer ausführlichen Befragung unter verladenden Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistikdienstleistern wurden der Status quo und Entwicklungen in Schweizer Supply Chains eingehend beleuchtet.
- > Zudem wurde eine Befragung zur Bestimmung der «Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz» initiiert. Ferner erfolgten Expertenbefragungen zu Big Data in Schweizer Supply Chains sowie zu Kostenfaktoren im kombinierten Verkehr Strasse–Schiene.
- > Schliesslich wurde bereits zum vierten Mal der Schweizer Markt für Intralogistiklösungen quantifiziert. Hierbei wurden auch Chancen und Hemmnisse bei Investitionsentscheidungen in automatisierte Intralogistiklösungen beleuchtet und bei Anbietern sowie Kunden erfragt.

Résumé – Supply Chain-Trends und Strategien im Schweizer Logistikmarkt

- > Supply Chain Management kann Unternehmen dabei helfen, sich vom Kreis ihrer Wettbewerber abzuheben. Verladende Unternehmen versuchen insbesondere, sich durch Maximierung des wahrgenommenen (Liefer-)Serviceniveaus zu differenzieren. Die Maximierung der Prozesseffizienz und die Minimierung der Kapitalbindung sind hingegen weniger relevant für die Abgrenzung vom Wettbewerb. Das zeigen die Ergebnisse einer Befragung unter 131 Schweizer Verladern.
- > Logistikdienstleister sind eingebunden in die Supply Chain und somit auch in das SCM ihrer Kunden, der Verladern. Gemäss der Selbsteinschätzung von 51 Logistikunternehmen können die Dienstleister ihre Kunden bei der Erreichung der SCM-Ziele unterstützen. Besonders beim kundenseitig wahrgenommenen Serviceniveau schätzen die Logistikdienstleister ihren Beitrag zur Differenzierung der Verladern hoch ein.
- > Die Supply Chain-Organisation¹ von Schweizer Verladern ist tendenziell zentralisiert, d.h., es gibt eine zentrale Einheit, die für das SCM zuständig ist. Zudem sind die Abhängigkeiten von lokalen Organisationseinheiten untereinander eher gering. Es sind jedoch branchenspezifische Unterschiede zu beobachten. So ist der Zentralisierungsgrad der Supply Chain-Organisation bei Handelsunternehmen deutlich geringer als bei Konsumgüterherstellern sowie bei Investitionsgüterherstellern und in der Prozessindustrie.
- > Verladende Unternehmen gliedern ihre Supply Chains vorrangig nach Prozessen und Funktionen. Nach Kundengruppen wird hingegen kaum segmentiert. Eine stärkere Ausrichtung der Supply Chain nach Kundengruppen könnte es jedoch ermöglichen, flexibler auf Kundenbedürfnisse zu reagieren.
- > Das Outsourcing von Supply Chain-Aufgaben und -Funktionen befindet sich bereits heute auf einem hohen Niveau, besonders im Transportbereich. Schweizer Verladern und Logistikdienstleister rechnen auch künftig mit einer zunehmenden Auslagerung von Wertschöpfungsaktivitäten. Besonders grosse Zuwächse beim Outsourcing werden beim Betrieb und Support von Supply Chain-Informationssystemen sowie bei der Lagerhaltung durch Lieferanten (Konsignation) erwartet.
- > Schweizer Verladern tauschen mit ihren Kunden und Lieferanten vorrangig liefer-, bestell- und auftragsbezogene Daten aus. Hingegen beschränkt sich der Datenaustausch von Logistikdienstleistern mit den Sendern und Empfängern von Gütern überwiegend auf Liefer- und Zeitfensterdaten (z.B. Liefer- und Abholzeiten).

¹ Die Supply Chain-Organisation bestimmt die organisatorische Verankerung der Supply Chain-Einheiten im Unternehmen und ihre Zuständigkeiten, ihre Kontrollspanne sowie die Adressaten der Berichterstattung.

- > Bei mehr als der Hälfte der befragten Schweizer Verladern kommen IT-Sicherheitssysteme (insbesondere Datensicherungstechnologien) und ERP-Systeme aktuell in der Supply Chain zum Einsatz. Auto ID-Technologien, wie beispielsweise RFID, sind in der Unternehmenspraxis hingegen kaum grossflächig verbreitet. Laut den Studienergebnissen wird jedoch in den kommenden fünf Jahren der Fokus bei Investitionen in Informations- und Kommunikationstechnologien vor allem auf Auto ID-Technologien liegen.
- > Big Data-Anwendungen² werden bisher kaum in Schweizer Supply Chains eingesetzt. Das zeigen die Ergebnisse einer Befragung unter 99 Schweizer Logistikexperten. Trotz Zweifeln am Reifegrad von Big Data werden grosse Verbesserungspotenziale durch den Einsatz solcher Anwendungen gesehen, sowohl für Unternehmen im Allgemeinen als auch speziell in Logistik und Supply Chain Management. Den grössten Mehrwert durch Big Data-Anwendungen versprechen sich die Experten durch die Analyse von strukturierten Daten aus dem eigenen Betriebsumfeld, beispielsweise ERP-, WMS- und Point of Sale-Daten. Als bedeutendste Herausforderungen bei der Implementierung von Big Data-Projekten gelten Know-how-, Integrations- und Kostenaspekte.
- > Besonders Logistikdienstleister finden es wahrscheinlich, dass die additive Fertigung (oft auch als «3D-Druck» bezeichnet) Änderungen in den Supply Chains bewirken wird. Schweizer Unternehmen rechnen insbesondere damit, dass additive Verfahren zu einer Ausweitung des Serviceangebotes von Händlern und Logistikdienstleistern führen werden.
- > Aktuell gibt es bei den meisten Supply Chain-relevanten Berufen keine grösseren spürbaren Engpässe an Fachpersonal. Das ergibt sich aus den Aussagen von Schweizer Verladern, welche ihre Einschätzung zur aktuellen Fachkräftesituation in ihrem Unternehmen abgaben. Am angespanntesten wird die Lage derzeit bei Spezialisten für Supply Chain-IT gesehen, gefolgt von Data Analysts. Verladern erwarten künftig eine generelle Verschärfung der Personalsituation, insbesondere bei sogenannten «Supply Chain Managern». Auch Logistikdienstleister rechnen mit Engpässen bei Logistikfachkräften, vor allem bei Chauffeuren. Letztere stellen bereits heute die knappste Personalressource bei den Logistikunternehmen dar.
- > Laut Einschätzung von Schweizer Verladern und Logistikdienstleistern ist eine unkomplizierte Retourenabwicklung von besonders grosser Bedeutung für Kunden im E-Commerce.³ Zugleich werden Retouren und deren Verarbeitung sowie die Beschaffung und Lagerhaltung von Waren des E-Commerce als besonders grosse Kostenblöcke im Onlinehandel gesehen. Aktuell nimmt die Standardzustellung durch die Schweizerische Post und private KEP-Dienstleister die grösste Rolle bei der Überbrückung der «letzten Meile» im E-Commerce ein. Künftig erwarten die Unternehmen jedoch einen starken Bedeutungszuwachs von alternativen Zustellkonzepten, beispielsweise Packstationen und Pickuppoint-Modellen (zentralen Abholstationen).

- > Auch im nächsten Jahr wird der 9. Band der Logistikmarktstudie Schweiz durch die konsequente Fortführung der behandelten Thematiken sowie durch eine systematische Erweiterung der Inhalte dazu beitragen, die Transparenz des Schweizer Logistikmarktes und seiner Supply Chains zu erhöhen. Dabei wird der Fokus wieder stärker auf der detaillierten Beleuchtung der Teil- und Querschnittsmärkte des Schweizer Logistikmarktes liegen.

Résumé – Der Schweizer Logistikmarkt im Überblick

- > Die Schweizer Wirtschaft ist stark in den internationalen Wertschöpfungsprozess eingebunden. Aus diesem Grund werden die Untersuchungen zum schweizerischen Logistikmarkt auch in einen europäischen Kontext gesetzt.
- > Der Strassengüterverkehr spielt mit einem Anteil von rund 80 % die dominierende Rolle hinsichtlich der transportierten Gütermenge. Vergleicht man über die letzten Jahre die Entwicklung des Gütertransportaufkommens und der Verkehrsleistung, so ist festzustellen, dass die beförderte Tonnage im Vergleich zur gesamten Verkehrsleistung verhältnismässig schwach ansteigt. Ein Teil der Erhöhung der Transportleistung ist somit auf eine Zunahme der zurückgelegten Transportentfernungen zurückzuführen (Trend zu kleineren Sendungsgrössen bei steigenden Sendungsfrequenzen).
- > Neben der Strasse ist die Schiene ein bedeutender Verkehrsträger sowohl im Binnenverkehr als auch im Aussenhandel der Schweiz. Besonders für Binnen- und Transitverkehre spielt der Schienengüterverkehr eine wichtige Rolle. Für die Analyse des Schienengüterverkehrs in der Schweiz liegen detaillierte Daten von SBB Infrastruktur, aggregiert über alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (in anonymisierter Form), vor.
- > In Bezug auf die Kapazitätsauslastung der Schweizer Strassen-, Schienen- und Luftinfrastruktur bestehen bereits heute zahlreiche Engpässe. Auch zukünftig ist aufgrund des ständig zunehmenden Verkehrsaufkommens nicht mit einer Entspannung zu rechnen. Lediglich bei der Binnenschifffahrt sind zum heutigen Zeitpunkt ausreichende Kapazitäten vorhanden.
- > Das europäische Fernverkehrsnetz besitzt für die Schweiz eine grosse Bedeutung. Dabei nimmt der Transitverkehr in Nord-Süd-Richtung aufgrund der gut ausgebauten Infrastruktur einen hohen Stellenwert ein. Besonders ausgeprägt ist die Nord-Süd-Achse bei den kombinierten Verkehren (Strasse–Schiene). Im Vergleich zu Österreich und Frankreich fällt beim alpenquerenden Transportaufkommen durch die Schweiz der hohe Anteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Strassengüterverkehr auf. Dies ist auf die eidgenössische Güterverkehrspolitik zurückzuführen, welche die Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene anstrebt.
- > Aus der Modellierung der Entscheidungssituation von Verladern zwischen dem Strassengüterverkehr und dem kombinierten Verkehr (KV) Strasse–Schiene geht hervor, dass sich die Wahl des Verkehrsträgers nicht pauschal an

² Unter Big Data versteht man eine Reihe von Methoden und Technologien, die es ermöglichen, grosse Datenmengen zu erfassen, zu speichern und zu analysieren.

³ Unter E-Commerce versteht man den Handel von physischer Ware und Dienstleistungen über elektronische Medien, z.B. das Internet.



Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften

School of
Engineering

Neuer Wind für Ihre Karriere.

Unsere praxisnahen Weiterbildungsangebote führen zum Master (MAS), Diploma (DAS) oder Certificate (CAS) of Advanced Studies.

Hier eine Auswahl:

- DAS Prozess- und Logistikmanagement
- CAS Logistikmanagement
- CAS Logistikstrategie und Supply Chain Management

Besuchen Sie einen unserer Infoabende!
Anmeldung und weitere Informationen:
www.engineering.zhaw.ch/weiterbildung



einer zurückzulegenden Distanz oder Verkehrsleistung festmachen lässt. Neben zahlreichen Kostentreibern, die sich auf die Kosten- bzw. Preisstrukturen des Strassen-güterverkehrs und des kombinierten Verkehrs beziehen (z.B. Trassenpreise im Schienengüterverkehr und LSVA im Strassengüterverkehr), haben auch moderierende Leistungs- und Kontextfaktoren einen Einfluss auf die Wahl des Transportmittels. Beispiele für solche moderierenden Einflussgrößen sind die Zahlungsbereitschaft des Verladers, die Verfügbarkeit von Anschlussgleisen sowie die Dringlichkeit des Transports.

- > Die Schweiz erzielte im Jahr 2013 einen bereinigten Handelsbilanzüberschuss von rund 26,6 Mrd. CHF. Den Exporten (208,8 Mrd. CHF) stehen Importe im Wert von 182,2 Mrd. CHF gegenüber. Somit stiegen die wertmässigen Exporte um 2,3 % im Vergleich zum Vorjahr, die Importe um 2,8 %. Wichtigste Handelspartner im Import und Export sind die vier Anrainerstaaten der Schweiz.
- > Der Schweizer Logistikmarkt umfasst ein wertbezogenes Marktvolumen von 39,0 Mrd. CHF (Basisjahr 2013). Dies wurde über drei unabhängige Wege – die Gütertransport- und die Erwerbstätigenstatistik sowie eine Auswertung der Branchenumsätze – ermittelt. Für das Jahr 2014 wird ein Wert von 39,9 Mrd. CHF geschätzt.
- > Die Logistikbranche hängt sowohl stark von der allgemeinen Schweizer Wirtschaftslage als auch von der wirtschaftlichen Situation der Aussenhandelspartner ab. Gemäss der aktuellen Konjunkturprognose wird die Weltkonjunktur im Jahr 2015 nur mässig wachsen. Insbesondere die Aussichten in Europa sind derzeit nicht sonderlich vielversprechend, was sich auch im schweizerischen Logistikmarkt widerspiegeln wird.
- > Getrübt werden könnten die positiven Aussichten für den Schweizer Logistikmarkt weiterhin durch die Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative. Eine Einschränkung der Zuwanderung könnte sich negativ auf die Fachkräftesituation und die Binnennachfrage in der Schweiz auswirken, was auch zu Einbussen im Logistiksektor führen würde. Beschränkungen im Handel mit der EU sind zwar aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlich, würden jedoch die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen negativ treffen.

Résumé – Der Schweizer Logistik- und Intralogistikmarkt im Detail

- > Der Schweizer Logistikgesamtmarkt wird – wie in den vorangehenden Bänden auch – mit folgenden sieben Teilmärkten beleuchtet: Tank- und Silodienste, Massengutlogistik, Schwergutlogistik und Krandienste, Komplettladungslogistik, Stückgutlogistik, KEP-Dienste sowie Post- und Briefdienste.
- > Neben diesen sieben Teilmärkten lassen sich zudem segmentübergreifende Querschnittsmärkte identifizieren (diese werden über eine Addition der einzelnen Bestandteile innerhalb der sieben Teilmärkte bestimmt): Kontraktlogistik, Terminaldienste und Warehousing sowie branchenspezifische Querschnittsmärkte (z.B. temperaturgeführte Logistik in der Konsumgüterindustrie, im Handel sowie in der chemischen und pharmazeutischen Industrie).

- > Das Volumen des Logistikgesamtmarktes teilt sich folgendermassen auf die sieben Segmente auf:
 - Tank- und Silodienste: 4,4 Mrd. CHF (11,3 %)
 - Massengutlogistik: 2,8 Mrd. CHF (7,1 %)
 - Schwergutlogistik und Krandienste: 1,2 Mrd. CHF (3,1 %)
 - Komplettladungslogistik: 7,3 Mrd. CHF (18,7 %)
 - Stückgutlogistik: 15,8 Mrd. CHF (40,6 %)
 - KEP-Dienste: 3,7 Mrd. CHF (9,5 %)
 - Post- und Briefdienste: 3,8 Mrd. CHF (9,7 %)
- > Die leistungsbezogenen Querschnittsteilmärkte haben folgende Volumina:
 - Kontraktlogistik: 6,6 Mrd. CHF (36,6 %)
 - Terminaldienste und Warehousing: 1,6 Mrd. CHF (9,1 %)
- > Zusätzlich zu den Teil- und Querschnittsmärkten des Schweizer Logistikmarktes wird bereits zum vierten Mal der Intralogistikmarkt der Schweiz beleuchtet. Dieser weist 2013 ein wertmässiges Volumen von rund 2,9 Mrd. CHF auf. Das Volumen des Intralogistikmarktes ist jedoch separat vom Volumen des Logistikgesamtmarktes zu betrachten. Gegenstand der Untersuchungen hier sind nicht die eigentlichen intralogistischen Prozesse, sondern die in der Schweiz nachgefragten und angebotenen klassischen Investitionsprodukte der Intralogistik, also die «Intralogistik-Infrastruktur».

Schweizer Logistikmarkt im Überblick

Positive Entwicklungen im Aussenhandel und der anhaltend starke Binnenkonsum liessen das Schweizer Logistikmarktvolumen im Jahr 2013 überproportional zum Bruttoinlandprodukt wachsen. Entsprechend der allgemeinen Konjunkturprognose für die Eidgenossenschaft ist auch in den Jahren 2014 und 2015 mit einem stabilen Wachstum des Schweizer Logistikgesamtmarktes zu rechnen. Die Bedeutung der Logistik für die Wirtschaft der Schweiz nimmt somit laufend zu.

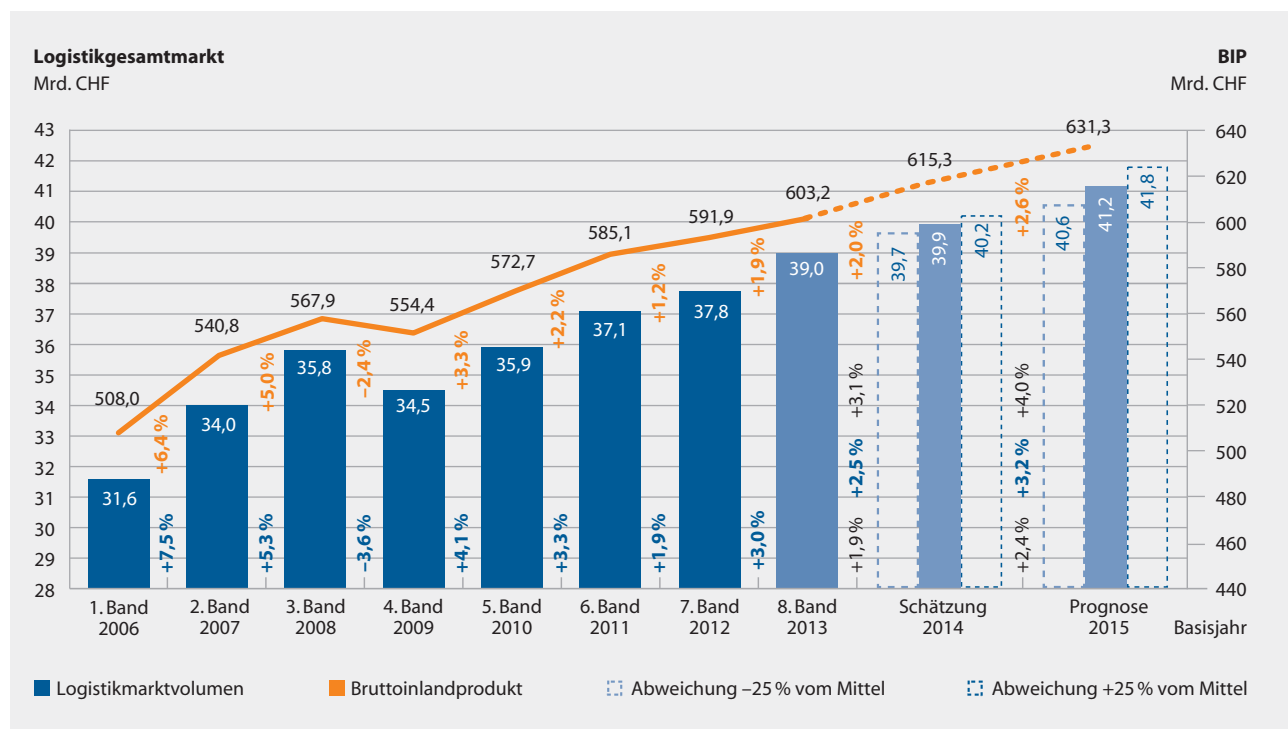


Abbildung 1: Entwicklung des Logistikgesamtmarktes der Schweiz in Korrelation zum BIP

Der Schweizer Logistikmarkt setzt seinen Wachstumskurs fort. Gemäss Berechnungen im Rahmen der Logistikmarktstudie 2015 stieg sein wertmässiges Volumen im Jahr 2013 um 3% auf 39 Mrd. CHF (s. Abb. 1). Unter dem wertbezogenen Marktvolumen ist die Gesamtheit aller wertschöpfenden Tätigkeiten im Bereich des Logistikgesamtmarktes zu verstehen. Hierzu zählen sowohl die von der verladenden Wirtschaft durchgeführten als auch die an Logistikdienstleister ausgelagerten Aktivitäten.

Erste Hochrechnungen ergeben auch für das Jahr 2014 ein Wachstum des Schweizer Logistikmarktes von 2,5% auf 39,9 Mrd. CHF. Berücksichtigt man eine gewisse Unschärfe der prognostizierten Wachstumsrate, wird sich das Logistikmarktvolumen zwischen 39,7 und 40,2 Mrd. CHF bewegen. Dies entspricht einem Anstieg von rund 1,9% bis 3,1%.

Beitrag der Binnennachfrage zur Entwicklung des Logistikmarktes

Der positive Trend des Schweizer Logistikmarktvolumens kann auf unterschiedliche Entwicklungen zurückgeführt werden. In den vergangenen Jahren sind der Bestand an Lastwagen und die auf der Strasse transportierten Gütermengen stets leicht gewachsen. Nach einem Rückgang 2012 sind auch die Tonnagen, die auf der Schiene befördert werden, wieder gestiegen. Zudem lässt sich insgesamt eine Zunahme der Transportleistung, d.h. der Tonnenkilometer, beobachten. Dies ist unter anderem auf die weiterhin wachsende Bedeutung des Onlinehandels und die Tendenz hin zu kleineren Sendungsgrössen, dafür aber häufigeren Transporten zurückzuführen. Der anhaltend starke private Konsum in der Schweiz wirkt sich ebenfalls positiv auf die Logistikknachfrage aus. Auch Industrie und Handel nehmen dank der positiven

Marktentwicklung mehr Logistikleistungen in Anspruch. Dazu gehören neben Transport- insbesondere Umschlags- und Lagerleistungen sowie Value-added Services (z.B. Kommissionierung und Konfektionierung). Schliesslich wirken sich auch die 1,2% mehr Arbeitnehmer in der Schweiz positiv auf den Logistiksektor aus. Zusammen mit einem durchschnittlichen Lohnanstieg im Verkehrssektor um 0,6% resultiert eine erhöhte Bruttowertschöpfung im Logistikgesamtmarkt.

Aussenhandel als Wachstumsmotor für die Logistik

Auch die seit Jahren hohe Bedeutung des Aussenhandels wirkt sich positiv auf den Schweizer Logistikmarkt aus. Insbesondere die mengenmässig starken Importe (im Jahr 2013 rund 53 Mio. t) müssen in der Schweiz feinverteilt werden. Beim Export spielt vor allem die Luftfracht eine bedeutende

Rolle für den Schweizer Logistikmarkt. Im Gegensatz zu den Importen werden insgesamt zwar nur rund 17 Mio. t aus der Schweiz exportiert. Dabei handelt es sich jedoch primär um hochwertige Güter, bei denen zu einem grossen Teil die Luftfracht eingesetzt wird (rund 39 % des wertmässigen Exportvolumens). Insbesondere die Nachfrage nach hochwertigen Gütern wie pharmazeutischen Produkten und Luxusartikeln (z.B. Bijouterie und Juwelierwaren) aus der Schweiz verharrt auf sehr hohem Niveau. Allein die Exporte von chemisch-pharmazeutischen Erzeugnissen stiegen im ersten Halbjahr 2014 um fast 10 % (+1,8 Mrd. CHF). Im gleichen Zeitraum erreichten die Importe von Arzneimitteln erstmals die Marke von 16 Mrd. CHF.⁴ Vor allem die Einfuhren aus Asien befinden sich seit rund zwei Jahren im Aufwind. Schweizer Logistikdienstleister profitieren aber nicht nur von der wachsenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Transporten, sondern auch von der Abwicklung von Verzollungsdienstleistungen.

Teil- und Querschnittsmärkte des Logistikgesamtmarktes

Der Logistikgesamtmarkt lässt sich in insgesamt sieben Teilmärkte zerlegen. Diese orientieren sich an der Beschaffenheit der Logistikobjekte (z.B. Stückgutlogistik). Daneben existieren sogenannte Querschnittsmärkte. Letztere liegen quer zu den Teilmärkten und lassen sich vorwiegend anhand der Breite und Tiefe ihres Leistungsangebotes spezifizieren. Wertmässig gesehen stellt die Stückgutlogistik mit 15,8 Mrd. CHF den grössten Logistikteilmarkt dar (s. Abb. 2). Bei mengenmässiger Betrachtung liegt die Stückgutlogistik (76 Mio. t) jedoch weit hinter den Teilmärkten Massengut- und Komplettladungslogistik (196 Mio. t bzw. 143 Mio. t).

Ausblick

Nach dem anhaltenden Wachstum der vergangenen Jahre ist auch in Zukunft mit einem Anstieg des Schweizer Logistikmarktvolumens zu rechnen. Aus den Analysen geht hervor, dass sich dieses analog zum Bruttoinlandprodukt entwickelt, jedoch deutlich volatiler. Folglich können Konjunkturprognosen, beispielsweise des Staatssekretariats für

Wirtschaft (SECO), als Basis für eine Abschätzung zur Entwicklung des schweizerischen Logistikmarktes herangezogen werden. Aufgrund der vom SECO prognostizierten Zunahme des Schweizer BIP für das Jahr 2015 um 2,6 % ist auch mit einem weiteren Anstieg des Logistikmarktvolumens zu rechnen. Unter Berücksichtigung einer gewissen Prognoseunsicherheit wird sich das Logistikmarktvolumen 2015 voraussichtlich zwischen 40,6 und 41,8 Mrd. CHF einpendeln (s. Abb. 1). Dies entspricht einem Wachstum zwischen 2,4 % und 4,0 %.

Gemäss der von der Weltbank im Juni 2014 veröffentlichten globalen Konjunkturprognose wird die Weltkonjunktur trotz der aktuellen Krisen (z.B. in der Ukraine) weiter an Fahrt gewinnen. So wird für das Jahr 2015 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft um 3,4 % gerechnet. Berücksichtigt man diese Entwicklung, ist eher ein Wachstum des Schweizer Logistikmarktes im oberen Bereich der angegebenen Schwankungsbreite, d.h. um rund 4,0 %, zu erwarten. Das zum 1. Juli 2014 in Kraft getretene Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und China lässt ebenfalls positive Auswirkungen auf den Schweizer Aussenhandel und auf

den Schweizer Logistikmarkt erwarten. Allerdings gibt es erste Anzeichen für eine Abschwächung der wirtschaftlichen Kraft in Europa.

Getrübt werden könnten die positiven Aussichten für den Schweizer Logistikmarkt durch die Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative. Eine Einschränkung der Zuwanderung könnte sich etwa negativ auf die Fachkräftesituation und die Binnennachfrage in der Schweiz auswirken, was auch zu Einbussen im Logistiksektor führen würde. Beschränkungen im Handel mit der EU sind zwar aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlich, würden jedoch die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen stark verringern.

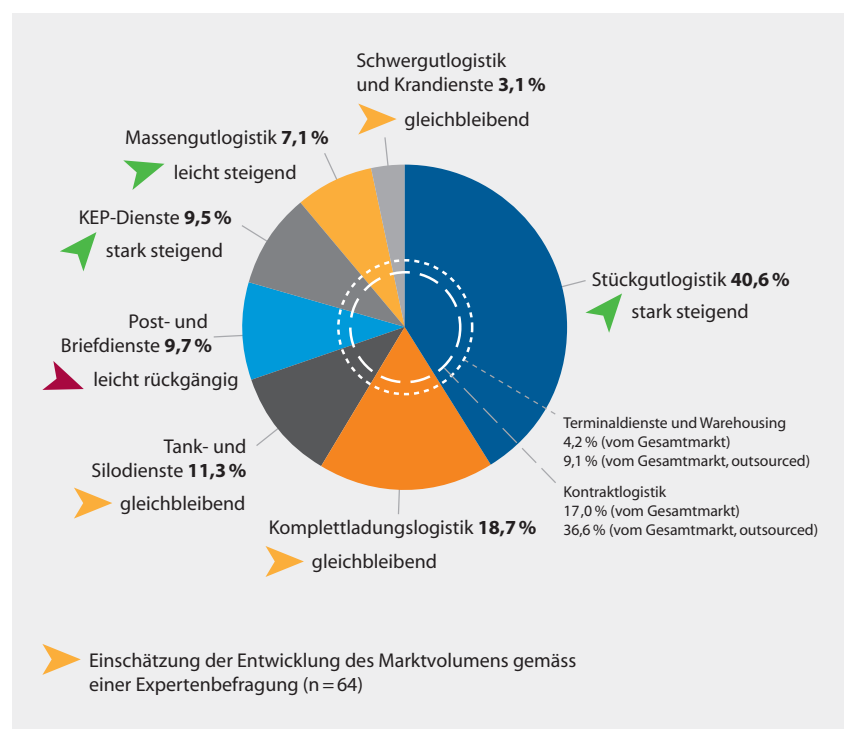


Abbildung 2: Aufteilung des Schweizer Logistikgesamtmarktes in die einzelnen Teil- und Querschnittsmärkte (in Prozent des wertbezogenen Gesamtmarktvolumens)⁵

⁴ EZV (2014): 1. Halbjahr 2014.

⁵ Die prozentuale Aufteilung des Logistikgesamtmarktes beruht auf einer Erhebung, die zuletzt im Jahr 2013 durchgeführt wurde.

Top 20 Logistikdienstleister der Schweiz

Ein Hauptziel der Logistikmarktstudie Schweiz ist es, für Transparenz bezüglich der Dienstleister auf dem eidgenössischen Markt zu sorgen. Um einen aktuellen Überblick der wichtigsten Marktteilnehmer zu verschaffen, wurde daher ein Ranking der 100 grössten Logistikdienstleister erstellt.

Die untersuchten Logistikunternehmen wurden anhand eines Umsatzrankings und der Anzahl der Mitarbeitenden aufgelistet. Die Ergebnisse zur Teilstudie der Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz werden an dieser Stelle in verkürzter Form als Top 20 (s. Tab. 1) dargestellt.

Wie auch in den vergangenen Jahren ist die Schweizerische Post der grösste Logistikdienstleister in der Schweiz. Mit

54411 Mitarbeitenden erwirtschaftet sie einen Jahresumsatz von rund 8,6 Mrd. CHF. Ihre Tochterunternehmen PostMail AG und PostLogistics AG besetzen die Ränge 1 und 2 in den Top 20. Dabei erwirtschaftet PostMail mit 2959 Mio. CHF fast doppelt so viel Umsatz wie PostLogistics mit 1581 Mio. CHF. Auf Position 3 ist mit der SBB Cargo AG ein weiteres Unternehmen in Teilstaatsbesitz. Das grösste familiengeführte

Logistikunternehmen der Schweiz ist die Planzer Transport AG. Sie kommt auf einen schweizweiten Umsatz von 669 Mio. CHF (5. Platz). Bei rund der Hälfte der Top 100 Logistikdienstleister handelt es sich um familiengeführte Unternehmen.

Ein Vergleich der 100 grössten Logistikdienstleister der Schweiz offenbart mehrere markante Unterschiede. Lediglich PostMail AG und PostLogistics AG

Rang	Unternehmen			Konzern		
	Name	Umsatz CH (Mio. CHF)	Mitarbeitende CH	Name	Konzernumsatz (Mio. CHF)	Mitarbeitende im Konzern
1	PostMail AG	2 959	17 212	Die Schweizerische Post AG	8 575**	54 411**
2	PostLogistics AG	1 581	5 426	Die Schweizerische Post AG	8 575**	54 411**
3	SBB Cargo AG	953	3 061	SBB AG	3 961	30 977
4	Swiss Post International (Holding AG)	770**	1 250**	Die Schweizerische Post AG	8 575**	54 411**
5	Planzer Transport AG	669	2 990	Planzer Transport AG	688	3 137
6	Bertschi AG	580	550	Bertschi Holding AG	655	2 200
7	Galliker Transport AG	500	1 990	Galliker Holding AG	580	2 415
8	Cargo24 AG***	490	1 350	Cargo24 AG	510	1 430
9	Hupac Intermodal SA	456*	171 *	Hupac Gruppe SA	480**	405**
10	Kühne + Nagel AG	433**	340**	Kühne + Nagel International AG	20 929**	62 744**
11	Camion Transport AG	340**	1 000**	Jäger Holding AG	207*	1 100**
12	Panalpina AG	333	290	Panalpina Welttransport (Holding) AG	6 758	16 000
13	Fracht AG	300**	200**	Fracht Gruppe AG	409*	868 *
14	DHL Express (Schweiz) AG	280*	1 954 *	Deutsche Post AG DHL	66 510**	435 520**
15	Rhenus Alpina AG	276	1 250	Rethmann-Gruppe (Rethmann SE & Co. KG)	4 500	24 000
16	Fiege Logistik (Schweiz) AG	233	850	Fiege Logistik Stiftung & Co. KG	1 800	11 000
17	Schenker Schweiz AG	218	466	Deutsche Bahn AG	48 898	306 919
18	DHL Logistics (Schweiz) AG	207*	2 713 *	Deutsche Post AG DHL	66 510**	435 520**
19	Dachser Spedition AG	169	240	Dachser Beteiligungs GmbH & Co. KG	4 990	24 900
20	BLS Cargo AG	167	73	BLS AG	954**	3 000

Die Lagerhäuser der Centralschweiz AG werden im Ranking nicht aufgeführt. Das Unternehmen weist die Logistikumsätze nicht separiert von Handelsumsätzen, insbesondere aus Mineralölgeschäften, aus.

* Hochrechnung/Schätzung

** Daten aus öffentlich zugänglicher Datenbank (z.B. LexisNexis)

*** Die Cargo24 AG ist ein Kooperationsverbund 13 mittelständischer Logistikunternehmen

Tabelle 1: Die Top 20 Logistikdienstleister im schweizerischen Logistikmarkt (Umsatz- und Mitarbeiterwerte im Jahr 2013)

generieren in der Schweiz Umsätze in Milliardenhöhe. Ähnlich verhält es sich mit den Mitarbeiterzahlen. Die Mehrheit der Unternehmen weist zwei- bis dreistellige Beschäftigungszahlen auf, nur wenige grosse Akteure haben mehr als 1000 Mitarbeitende (rund 11%). Die Gesamtbetrachtung der Top 100 zeigt, dass rund ein Drittel der Unternehmen 100 oder weniger Mitarbeitende beschäftigen.

ABC-Analyse der Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz

Die abgebildete ABC-Analyse der Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz stellt die Verteilung des Logistikmarktvolumens auf die Akteure dar (s. Abb. 3). Dabei wird deutlich, dass der Schweizer Logistikmarkt von wenigen grossen Dienstleistern dominiert wird.

- > 60 % des Gesamtumsatzes auf dem Schweizer Logistikmarkt werden von den 12 grössten Unternehmen erbracht (Bereich A).

- > Die oberen 30 Ränge der Top 100 Unternehmen machen 80 % des Gesamtumsatzes aus (Bereiche A und B).

- > Die verbleibenden 70 Logistikunternehmen erwirtschaften somit nur 20 % des kumulierten Umsatzes der Top 100 Logistikdienstleister (Bereich C).

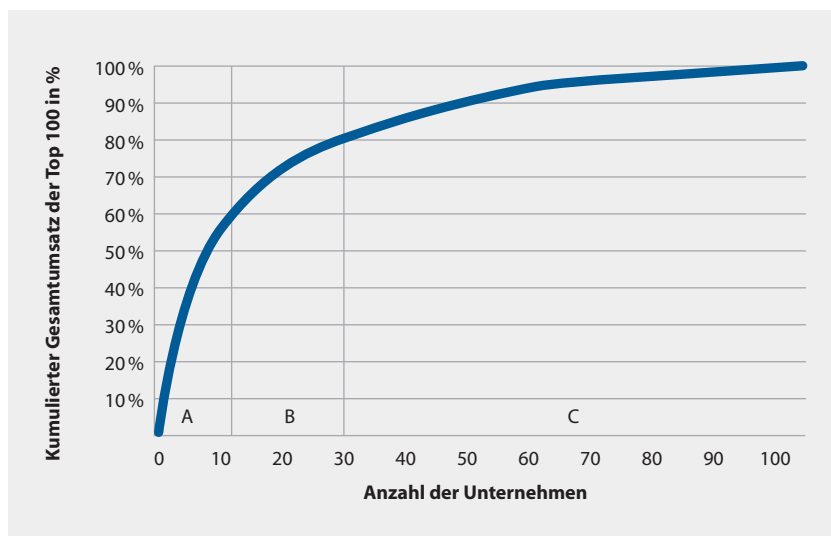


Abbildung 3: ABC-Analyse der Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz

professionell · kompetent · flexibel

cargopack tägi ag

cargopack

Besser verpackt ans Ziel

Gebinde nach Mass · Exportverpackung · Logistik



cargopack tägi ag
 Schiffmühlestrasse 8
 CH-5417 Untersiggenthal
 Telefon +41 (0) 56 298 55 00
 Telefax +41 (0) 56 298 55 10
 info@cargopacktaegi.ch

www.cargopacktaegi.ch

- EMBRACH
- OERLIKON
- PRATTELN
- REKINGEN
- RORSCHACHERBERG
- UNTERSIGGENTHAL

Einblicke in den Schweizer Intralogistikmarkt

Im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, erfolgt bereits zum vierten Mal die Abschätzung des Intralogistikmarktes der schweizerischen Eidgenossenschaft. Gegenstand der Erhebungen ist das Volumen der in der Schweiz nachgefragten und angebotenen klassischen Investitionsprodukte der Intralogistik. Im Jahr 2013 beläuft sich das wertmässige Volumen des Schweizer Intralogistikmarktes auf rund 2,9 Mrd. CHF. Somit wuchs der Markt um knapp 5,6 % im Vergleich zum Vorjahr.

Gemäss der Definition des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) umfasst die Intralogistik «die Organisation, Steuerung, Durchführung und Optimierung des innerbetrieblichen Materialflusses, der Informationsströme sowie des Warenumschlages in Industrie, Handel und öffentlichen Einrichtungen».⁶ Hierzu sind Prozesse wie Wareneingang, Lagerung, Sortierung,

Kommissionierung, Verpackung, Waren- ausgang, Verladung und Warenumschlag zu zählen. Ein fester Bestandteil der Intralogistik ist zusätzlich die organisatorische, steuerungs- und softwaretechnische Vernetzung sämtlicher relevanter Prozesse.

Zur Bestimmung des Marktvolumens der Intralogistik in der Schweiz werden die nachgefragten und angebotenen

klassischen Investitionsprodukte der Intralogistik untersucht. Um die «Robustheit» des Ergebnisses zu gewährleisten, erfolgt die Abschätzung des Intralogistikmarktes auf drei unterschiedlichen Wegen. Beim ersten handelt es sich um eine angebotsseitige Annäherung durch die Befragung von Schweizer Intralogistik Anbietern und Berücksichtigung von Binnenumsätzen sowie Um-

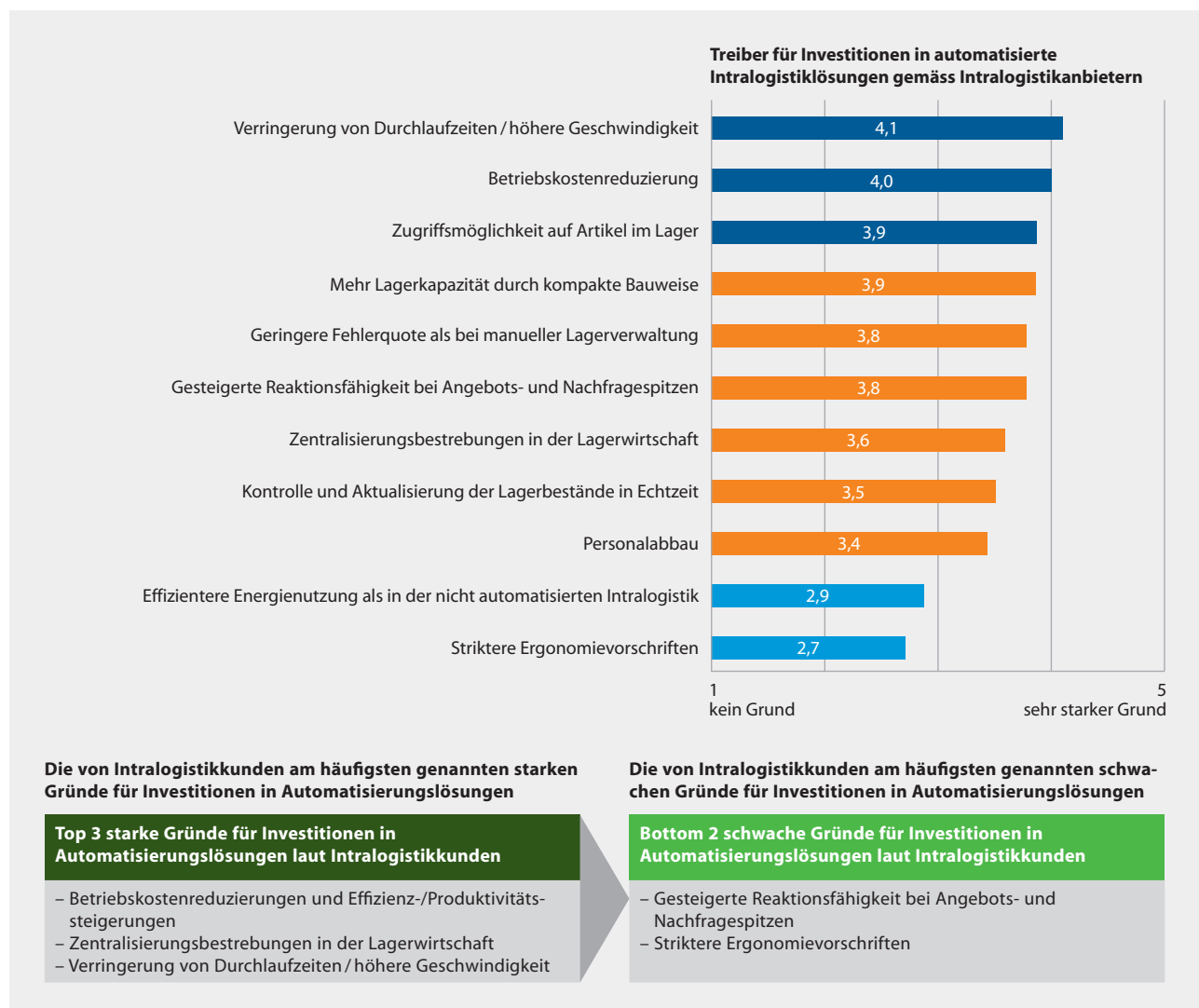


Abbildung 4: Treiber für Investitionen in automatisierte Intralogistiklösungen aus Sicht von Intralogistik Anbietern (oben) und Intralogistikkunden (unten)

⁶ Arnold, D. (2006): Intralogistik – Potentiale, Perspektiven, Prognosen, S. 1. Berlin, Heidelberg, New York.

sätzen aus der Vertriebsfunktion. Ein zweiter Weg erfolgt über die marktseitige Annäherung und Berücksichtigung intralogistikrelevanter Importe in die Schweiz. Eine dritte Schätzung geschieht über eine volkswirtschaftliche Annäherung, die den Anteil der Intralogistik am Bruttoinlandprodukt ausdrückt. Der Mittelwert aller drei Annäherungen ergibt für das Jahr 2013 ein Gesamtvolumen des Schweizer Intralogistikmarktes von 2,86 Mrd. CHF. Insgesamt ist der Intralogistikmarkt damit im Vergleich zum Jahr 2012 um 5,6% gewachsen. Dieses relativ hohe Wachstum lässt sich auf die anhaltend guten Konjunkturprognosen zurückführen, die generell Investitionsentscheidungen von Unternehmen begünstigen. Um weiterführende Informationen über den Intralogistikmarkt zu erlangen,

wurden Schweizer Intralogistikanbieter in einer spezifischen Erhebung zu den Potenzialen von automatisierten Intralogistiklösungen in verschiedenen Branchen sowie den Gründen für und gegen Investitionen in Automatisierungslösungen befragt. Weiter wurde die erwartete Amortisationszeit von automatisierten Intralogistiklösungen erhoben und eine telefonische Befragung unter Nutzern (Kunden) von Intralogistiklösungen durchgeführt.

Gründe für Investitionen in automatisierte Intralogistiklösungen

Gemäss den Intralogistikanbietern stellen Verkürzungen in der Durchlaufzeit und Betriebskostenreduzierungen die wichtigsten Motive für Investitionen in Automatisierungslösungen dar (s. Abb. 4). Auch die Kunden von Intra-

logistiklösungen sehen darin wichtige Anreize für Automatisierungen in der Intralogistik. Mehr noch als die Anbieter empfinden die Kunden von Intralogistiklösungen zudem Zentralisierungsbestrebungen in der Lagerwirtschaft als starken Grund für diese Investitionen. Beispiele für solche Zentralisierungsbestrebungen sind die Ablösung von lokalen Lagern durch Zentrallager und die Rückintegration externer Lager («Insourcing»).

Hürden für Investitionen in automatisierte Intralogistiklösungen

Hohe Investitionskosten sind laut den Intralogistikanbietern die grössten Hürden für Investitionen in automatisierte Intralogistiklösungen (s. Abb. 5). Eine unsichere Geschäftslage sowie die mangelnde Eignung von Produkten für die

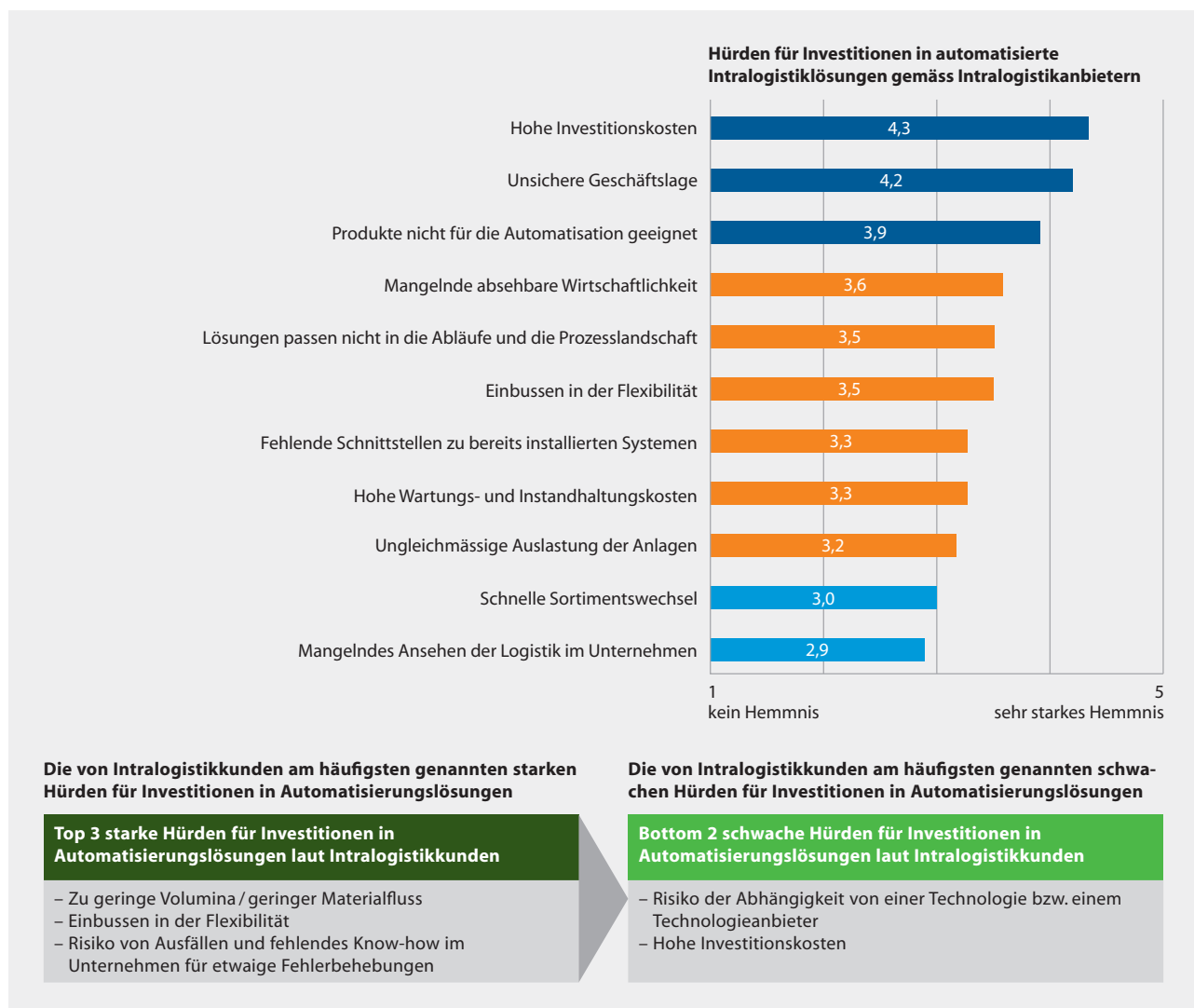


Abbildung 5: Hürden für Investitionen in automatisierte Intralogistiklösungen aus Sicht von Intralogistikanbietern (oben) und Intralogistikkunden (unten)

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



**School of
Management and Law**

MAS Master of Advanced Studies Supply Chain- & Operations Management

**Vom Detail zur Gesamtsicht.
Crossing Borders.**

Sie sind eine erfahrene Fach- oder Führungskraft? Sie wollen die Wertschöpfungskette in Ihrem Unternehmen reibungslos gestalten?

Der Weiterbildungslehrgang MAS Supply Chain- & Operations Management bietet, was Sie suchen.

STUDIENZIELE

Gestützt auf eine betriebswirtschaftliche Grundausbildung lernen Sie,

- das Unternehmen als System in der Wertschöpfungskette zu verstehen
- die verschiedenen Unternehmensprozesse zu erfassen, analysieren und messen
- die Prozesse auf die Wertschöpfung auszurichten sowie
- Projekte effizient zu leiten.

Der MAS besteht aus vier Zertifikatslehrgängen (CAS) und der Masterarbeit. Die CAS können auch einzeln besucht werden.

Mehr Informationen und Anmeldung unter www.zso.zhaw.ch/masscom

Studienbeginn: 27. Februar 2015



Zürcher Fachhochschule

Automatisierung werden ebenfalls als Investitionshindernisse gesehen. Von Seiten der Nutzer ist eine mangelnde absehbare Wirtschaftlichkeit, bedingt durch einen zu geringen Materialfluss, der wichtigste Grund, der gegen eine Automatisierung in der Intralogistik spricht. Hohe Investitionskosten stellen für die Intralogistikkunden hingegen nur ein schwaches Investitionshindernis dar. Ausschlaggebend für die Investitionsentscheidungen ist ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Insbesondere Intralogistikkunden führen mögliche Einbussen in der Flexibilität als weitere starke Hürde bei Automatisierungsinvestitionen an. Mehr als zwei Drittel der befragten Nutzer von Intralogistiklösungen rechnen mit Flexibilitätseinbussen aufgrund einer Automatisierung. Der flexiblere Auf- und Abbau von Personal (z.B. bei Angebots- und Nachfragespitzen), die Abhängigkeit von einer Technologie sowie die Notwendigkeit der Standardisierung von Prozessen und Ladungsträgern werden als Hauptgründe für die erwarteten Flexibilitätsverluste angeführt.

Hohe Anforderungen an die Rentabilität von Automatisierungslösungen

Gemäss den Angaben der Intralogistikkunden wird bei Automatisierungsinvestitionen in die Intralogistik im Schnitt eine Amortisation innerhalb von fünf bis acht Jahren erwartet. Laut den Anbietern von Intralogistiklösungen liegen die Anforderungen an die Rentabilität von automatisierten Intralogistiklösungen sogar noch höher: Drei von vier der befragten Intralogistikanbieter gaben an, dass ihre Kunden eine Amortisationszeit von weniger als fünf Jahren erwarten. Dies zeigt, dass der Druck auf die Intralogistikanbieter hoch ist, mit ihren Automatisierungslösungen innerhalb kurzer Zeit deutliche Rentabilitätssteigerungen bei ihren Kunden zu realisieren. Fortschrittliche und optimal angepasste Intralogistiksysteme werden scheinbar auch im Schweizer Markt immer stärker zu einem schlagkräftigen Faktor zur Differenzierung gegenüber den Wettbewerbern.



Galliker – Logistik weiter gedacht

Der professionelle Service – alles aus einer Hand!

Galliker Transport AG • 6246 Altishofen • Telefon 062 748 80 80

www.galliker.com



Logistische Aspekte des Schweizer Aussenhandels

Die Schweiz zählt zu den Ländern mit den höchsten Anteilen des Aussenhandels am Bruttoinlandprodukt. Somit nimmt die Ein- und Ausfuhr von Waren eine bedeutende Rolle für die Wirtschaft ein. Nach einem verhaltenen Wachstum des Schweizer Aussenhandels im Jahr 2012 nahmen die wertmässigen Exporte und Importe 2013 wieder stärker an Fahrt auf. Eine Entwicklung, von der vor allem die Logistik profitiert.

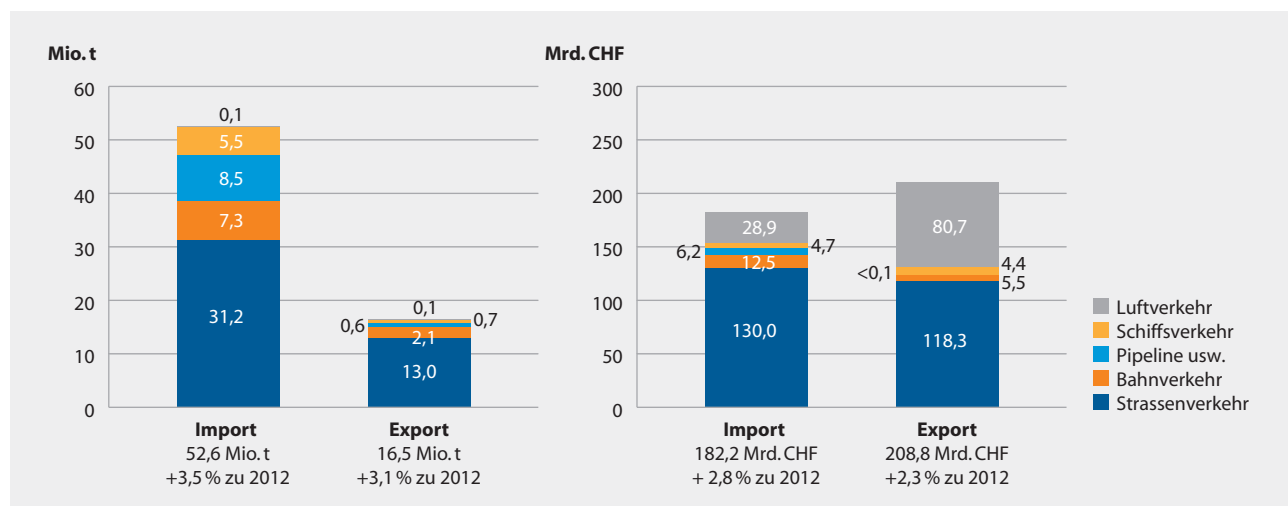


Abbildung 6: Schweizer Aussenhandel nach Verkehrsträgern im Jahr 2013 in Mio. t und Mrd. CHF
(Quelle: EZV (2014): Aussenhandelsstatistik)

Im Jahr 2013 entwickelte sich der Aussenhandel der Schweiz positiv, sowohl wert- als auch tonnagemässig. So erzielte die Schweiz im vergangenen Jahr einen bereinigten Handelsbilanzüberschuss von 26,6 Mrd. CHF und übertraf damit den Wert des Vorjahres um 0,2 Mrd. CHF. Der Exportwarenwert stieg um 2,3 % auf 208,8 Mrd. CHF und lag damit nur knapp unter der Marke des Spitzenjahres 2008 (s. Abb. 6). Die Exporttonnage legte sogar um 3,1 % auf 16,5 Mio. t zu (bereinigt um Kerosin). Das Exportplus stützte sich dabei auf die Investitionsgüter- und die chemisch-pharmazeutische Industrie, die Kunststoff- sowie die Nahrungs- und Genussmittelindustrie. Letztere zeigte mit einem Wachstum von +7 % einen besonders deutlichen Anstieg. Auch auf der Importseite zeichnete sich eine positive Entwicklung ab. Hier stieg das bereinigte wertmässige Volumen im Jahr 2013 um 2,3 % auf 182,2 Mrd. CHF. Ähnlich wie bei den Exporten legte bei den Zufuhren eben-

falls das mengenmässige Volumen stärker zu als das wertmässige. Diese Entwicklung lässt sich mitunter auf sinkende Preise zurückführen. Insgesamt wurden im Jahr 2013 Güter im Umfang von 52,6 Mio. t in die Schweiz eingeführt. Dies entspricht einer Steigerung von 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Importplus stützt sich auf anhaltend starke Zufuhren von chemisch-pharmazeutischen Erzeugnissen sowie Investitions- und Konsumgütern. So stiegen die Importe von Investitionsgütern um 4 %. Getrübt wurde das Importwachstum durch verringerte Zufuhren von Nutzfahrzeugen.⁷ Seit dem Krisenjahr 2009 ist eine kontinuierliche wertmässige Zunahme bei den Schweizer Exporten sowie Importen zu beobachten (Zeitreihenanalyse in der Gesamtausgabe der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015). Auch für das Jahr 2014 zeichnet sich eine Steigerung des Aussenhandelsvolumens ab. Auf der Exportseite tragen insbesondere Juwelierwaren und che-

misch-pharmazeutische Erzeugnisse zum Wachstum bei, auf der Importseite vor allem Konsum- und Investitionsgüter.⁸

Verkehrsträgerspezifika im Aussenhandel

Bei der verkehrsträgerspezifischen Betrachtung des Schweizer Aussenhandels wird zwischen den Verkehrsträgern Strasse, Pipeline, Schiene, Luft und Binnen- bzw. Hochseeschifffahrt unterschieden.

Die Strasse ist gesamthaft gesehen der dominierende Verkehrsträger im Aussenhandel der Schweiz. Sie deckt fast 80 % des mengenmässigen Exportvolumens und 59 % des Importvolumens ab. Darauf folgt die Schiene mit einem Anteil von 12 % des mengenmässigen Export- und 14 % des Importvolumens. Aufgrund der Anbindung an den Rhein ist die Binnenschifffahrt insbesondere im Import für die Abwicklung von Hinterlandverkehren von den Hochseehäfen wichtig. Sie macht beim mengenmässigen Export mit rund 4 % nur einen

⁷ EZV (2014): Aussenhandel 2013.

⁸ EZV (2014): 1. Halbjahr 2014.

geringen Teil des Volumens aus, bei den Einfuhren jedoch hat die Binnenschifffahrt einen Anteil von 10% des Volumens inne. Dies liegt vor allem an den Mineralölprodukten, die neben der Bahn zum grossen Teil mit dem Schiff in die Schweiz importiert werden. Der Luftfracht kommt bei mengenmässiger Betrachtung nur eine untergeordnete Rolle zu, nicht jedoch bei wertmässiger Betrachtung. Während sich der mengenmässige Anteil der Luftfracht an den gesamten Exporten auf nur 1% beläuft, liegt ihr wertmässiger Anteil bei fast 40% (s. Abb. 6).

Die Wahl des Verkehrsträgers im Aussenhandel lässt sich vereinfacht wie folgt zusammenfassen: Fracht wird in Abhängigkeit von ihrer Wertigkeit tendenziell auf dem Luftweg (bei hoher Wertdichte), auf der Strasse (bei mittlerer Wertdichte), auf der Schiene (bei mittlerer bis geringer Wertdichte) und auf dem Schiff (bei geringer Wertdichte) transportiert.

Die wichtigsten Aussenhandelspartner der Schweiz

Aufgrund des vergleichsweise kleinen Binnenmarktes ist insbesondere der Zugang zum europäischen Markt von gros-

ser Bedeutung für zahlreiche Schweizer Unternehmen. Aus diesem Grund hat die Schweiz mit der Europäischen Union (EU) bilaterale Abkommen mit dem Ziel eines schrittweisen Abbaus von Marktzugangsschranken abgeschlossen. Auf Basis dieser Regelungen wird es den in der Schweiz angesiedelten Unternehmen erleichtert, auf dem Markt der EU mit seinen rund 506 Mio. Konsumenten aktiv zu sein. Es bleibt abzuwarten, ob und inwiefern die Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative Beschränkungen im Handel mit der EU nach sich ziehen wird. Im Jahr 2013 erwirtschaftete die Schweiz rund 54% der wertmässigen und 88% der mengenmässigen Exportumsätze im Austausch mit der EU. Bei den Importen beläuft sich der Anteil der EU auf 72% der wertmässigen und 84% der mengenmässigen Zufuhren.

Die wichtigsten Aussenhandelspartner der Schweiz sind nach wie vor die Anrainerstaaten. Nach Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien wurden 73% der Gesamttonnagen exportiert, was 16,5 Mio. t entspricht und rund 35% des Exportwarenwertes ausmacht (s. Abb. 7). Auch als Beschaffungsmärkte sind diese Länder von herausragender

Bedeutung für die Schweiz. So wurden 2013 rund 71% der Gesamttonnagen aus Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien importiert. Dies entspricht 37,2 Mio. t und somit 50% des gesamten Importwarenwertes (s. Abb. 8). Neben Nahrungs- und Genussmitteln werden grösstenteils Massengüter wie Sekundärrohstoffe und Holz in die Anrainerstaaten transportiert. Hingegen werden hochwertige Güter wie chemische Erzeugnisse und Maschinen in alle Welt, vor allem aber nach Nordamerika und in den asiatischen Raum exportiert.

Vor allem die Einfuhren aus Asien befinden sich seit rund zwei Jahren im Aufwind. 2013 beliefen sich die Importe aus China auf 11,4 Mrd. CHF, was 6% des gesamten Importwarenwertes entspricht. Das zum 1. Juli 2014 in Kraft getretene Freihandelsabkommen zwischen der Schweiz und China lässt weitere positive Auswirkungen auf den eidgenössischen Aussenhandel mit der Volksrepublik China erwarten. Es verbessert den gegenseitigen Marktzugang für Waren und Dienstleistungen und soll generell den bilateralen wirtschaftlichen Austausch fördern.



«Eine grosse Lösung bis ins kleinste Detail»

Grüninger AG bewegt täglich Tonnen von Industrie- und Gewerbemargarinen. Mit dem Umbau einer Lagerhalle sowie der massgeschneiderten Intralogistik-Lösung von Jungheinrich wurden die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt.

Jungheinrich AG
Tel. 062 739 31 00
www.jungheinrich.ch

JUNGHEINRICH
Machines. Ideas. Solutions.

Romeo Steiner
Leiter Logistik

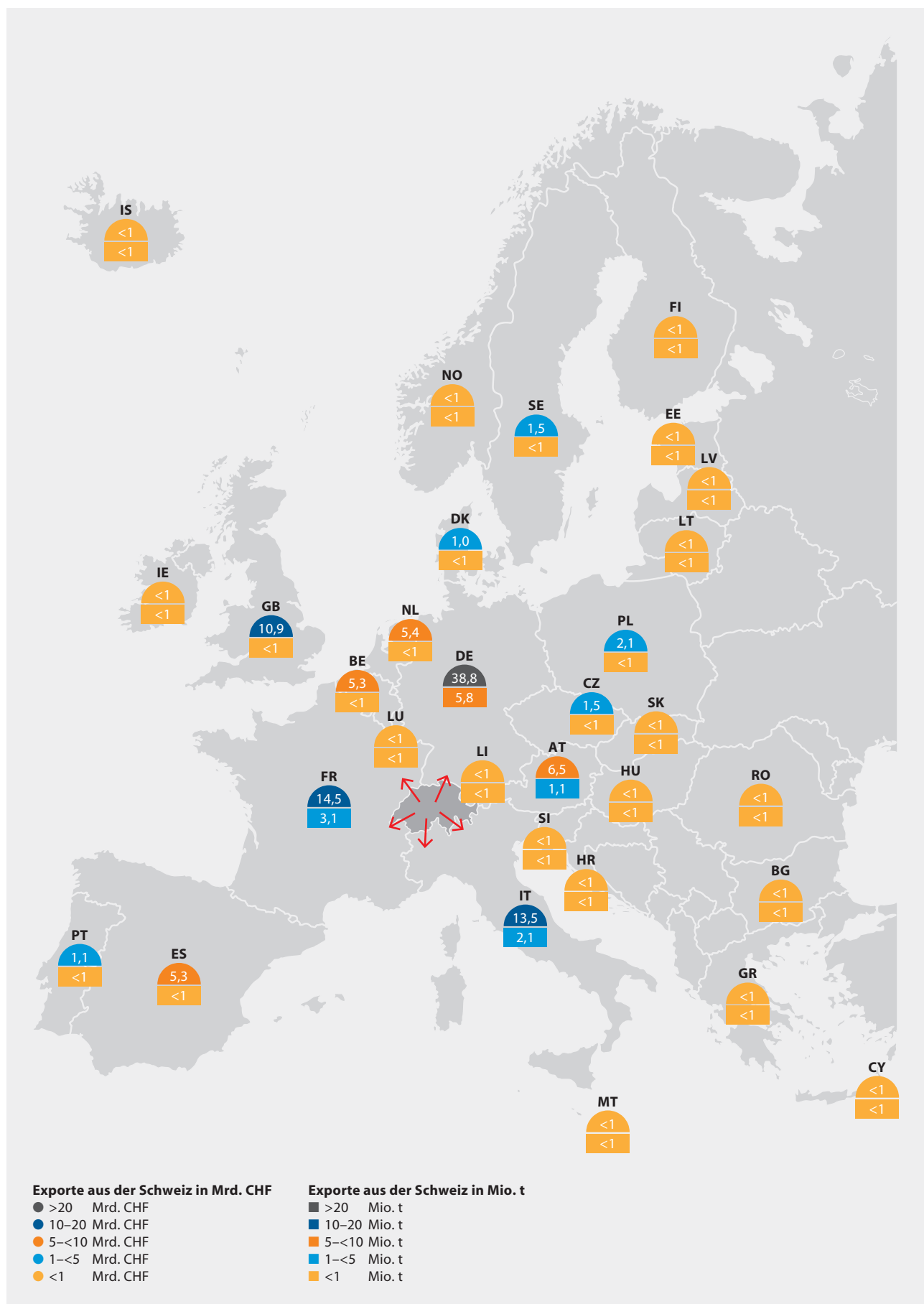


Abbildung 7: Absatzmärkte der Schweiz in Europa
(Quelle: EZV (2014): Aussenhandelsstatistik 2013)

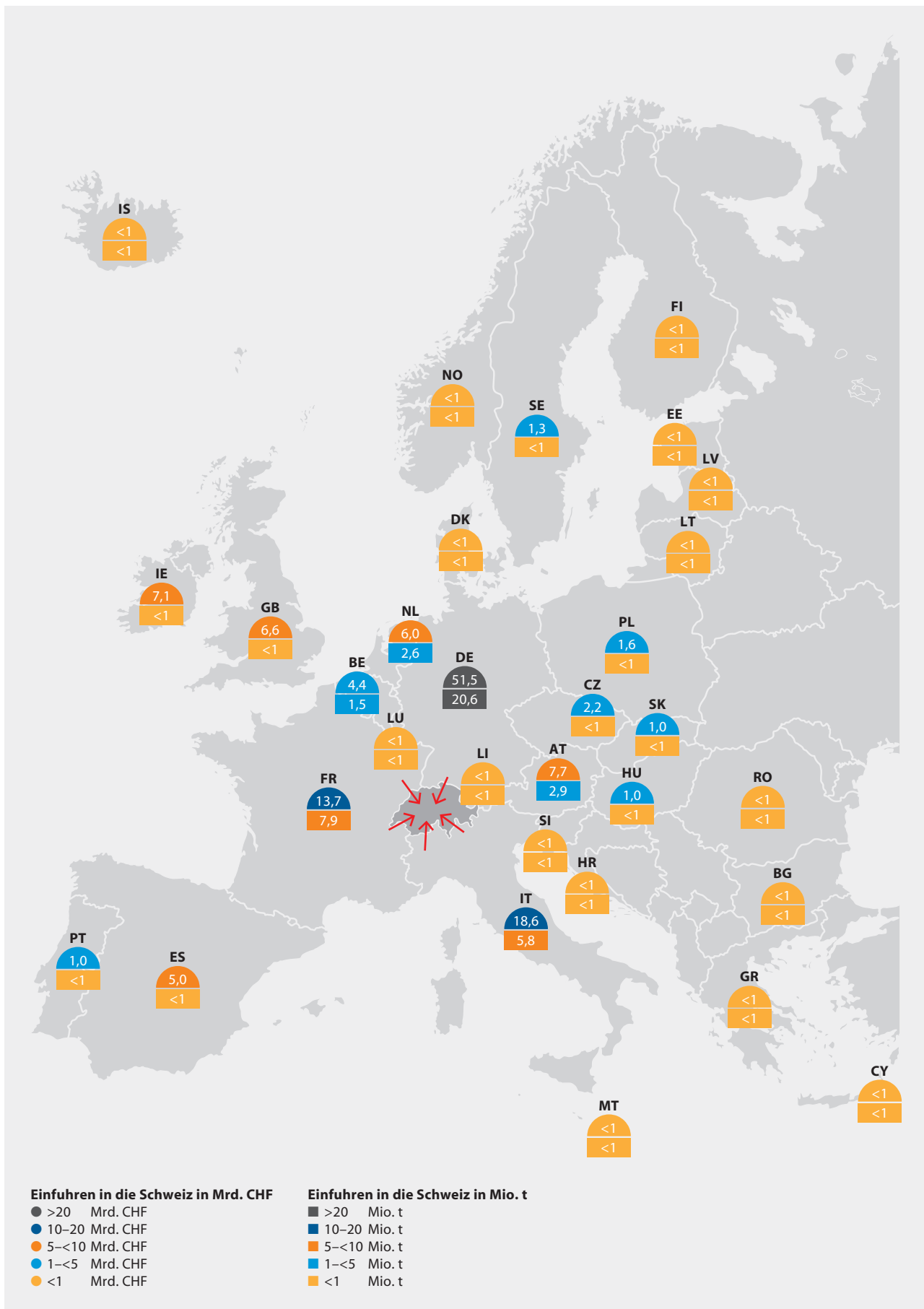


Abbildung 8: Beschaffungsmärkte der Schweiz in Europa
(Quelle: EZV (2014): Aussenhandelsstatistik 2013)

Grundzüge der Schweizer Güterverkehrspolitik

Jährlich werden mehr als 400 Mio. t an Gütern auf Schweizer Strassen, Schienen, Gewässern und in der Luft bewegt. Gelenkt werden die logistischen Aktivitäten durch die zahlreichen verkehrspolitischen Massnahmen der Eidgenossenschaft. Um mehr Transparenz auf diesem Gebiet zu schaffen, beleuchtet die Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, die wichtigsten Eckpfeiler der Schweizer Güterverkehrspolitik. Neben den zugrunde liegenden Zielen und politischen Massnahmen werden dabei auch offene Herausforderungen der eidgenössischen Verkehrspolitik aufgezeigt.

Übergeordnetes Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik ist die nachhaltige und umweltfreundliche Entwicklung des Verkehrssektors. Sie soll hohe technische Standards sowie die Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft sicherstellen. Neben ökologischen Aspekten steht auch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz im Fokus (s. Abb. 9).⁹

Strasse

In Bezug auf den Verkehrsträger Strasse stehen Vorkehrungen zur Bewältigung des steigenden Strassengüterverkehrs im Zentrum der Bestrebungen. Die Gewichtslimite von 40 bzw. 44 t im Vor- und Nachlauf des KV (kombinierten Verkehrs) gilt für schwere Motorfahrzeuge im Strassenverkehr und soll zu Effizienz- und Produktivitätssteigerungen beitragen. Durch verschiedenste Ausbauprojekte sollen Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beseitigt werden. In diesem Zusammenhang nehmen Fragen bezüglich Finanzierung der Infrastruktur eine wesentliche Rolle ein. Die Entwicklung geeigneter Massnahmen bzw. Instrumente zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene ist ein weiterer bedeutender Eckpfeiler der Schweizer Güterverkehrspolitik. Ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot im Strassengüterverkehr, die LSWA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Güterfahrzeuge) sowie die seit Jahren diskutierte Initiative zur Einführung einer «Alpentransitbörse» sollen den Modalsplit zugunsten der Schiene verschieben. Obwohl in den vergangenen Jahren Rückgänge im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz verzeichnet werden

konnten, liegt das Ziel von weniger als 650 000 Fahrten pro Jahr noch in weiter Ferne. Ebenso nimmt die Zahl der überlastungsbedingten Staus auf Schweizer Nationalstrassen kontinuierlich zu. 2013 verzeichnete das Bundesamt für Strassen 17 144 Staustunden, was eine Zunahme von 5,7 % (921 Stunden) im Vergleich zum Vorjahr bedeutet.¹⁰ Diese Herausforderungen zu meistern, wird auch künftig die Schweizer Strassengüterverkehrspolitik prägen.

Schiene

Zielsetzungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr sind die Modernisierung und der Ausbau des Schweizer Schieneninfrastrukturnetzes und dessen Finanzierung. Insbesondere steht die bereits geschilderte Verlagerung des Gütertransportes von der Strasse auf die Schiene im Vordergrund. Seit dem 1. Juli 2014 ist das Gesetz zum Bau und der Finanzierung eines 4-Meter-Korridors auf den Zulaufstrecken zur Neat (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) in Kraft. Die Neat ist ein Grossprojekt zur Verbesserung des Transitverkehrs in Nord-Süd-Richtung auf der Schiene. Der geplante 4-Meter-Korridor soll 2020 in Betrieb genommen werden und den Transport hoher Sattelaufleger ermöglichen. Mit dem Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur werden alle Kosten für den Ausbau des Schienennetzes über einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Eine Herausforderung im Schienengüterverkehr stellt die sinkende Nachfrageentwicklung im Einzelwagenladungsverkehr dar. Neue Angebote im Hinblick auf die Auslastungs- und Bün-

delungsmöglichkeiten müssen geschaffen werden, um die Wirtschaftlichkeit zu steigern.¹¹

Luft

Die Erhöhung der Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs sowie die Umsetzung von Klimaschutzzielen sind die zentralen Ziele der eidgenössischen Luftverkehrspolitik. Um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, befinden sich die Schweiz und die EU aktuell in Verhandlungen zur Verknüpfung ihrer Emissionshandelssysteme. Dabei werden auch Massnahmen zur Begrenzung der CO₂-Emissionen im Luftverkehr diskutiert.¹² Zudem gibt es bis heute noch keine klare Einigung im Fluglärmsstreit zwischen Deutschland und der Schweiz. Der Auseinandersetzung beruht auf der Fluglärmbelastung für Süddeutschland, die durch Landeanflüge auf den Flughafen Zürich verursacht wird.

Wasser

Die Verkehrspolitik der Schweiz verfolgt beim Verkehrsträger Wasser das Ziel, eine wettbewerbsfähige Binnenschiffahrt auf dem Rhein und somit die Anbindung an die Hochseeschiffahrt sicherzustellen. Ferner widmet sie sich der Förderung der Schweizer Hochseehandelsflotte. Der infrastrukturelle Ausbau der Umschlagskapazitäten in den Schweizerischen Rheinhäfen liegt besonders stark im Fokus. Grund hierfür ist der steigende Containerverkehr per Binnenschiff (siehe LMS 2014: Insights Binnenschiffahrt) zwischen Rotterdam und Basel, der aufgrund des Ausbaus des Rotterdamer Hafens zu erwarten ist. Künftig soll der Aufbau einer trinationalen

⁹ UVEK (2014): Die Ziele der Verkehrspolitik.

¹⁰ BFS (2014): Staubbelastung auf dem Nationalstrassennetz.

¹¹ BAV (2013): Erläuternder Bericht zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes.

¹² BAFU (2014): Einbezug des Luftverkehrs in den Emissionshandel.

len Kooperation zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz längerfristig für zusätzliche Kapazitäten in der Binnenschifffahrt sorgen. Demgegenüber stehen derzeit noch institutionelle Hürden, unter anderem im Arbeits- und Steuerrecht.

Kombinierter Verkehr

Im kombinierten Verkehr (KV) sollen vor allem geeignete Fördermassnahmen entwickelt und die Umschlagskapazitäten zur Engpassbeseitigung erhöht werden. Der Bau des trimodalen Terminals

Basel Nord und des Gateway Limmattal soll zusätzliche Kapazitäten schaffen, um die steigenden Umschlagsmengen bewältigen zu können. Um den KV attraktiver zu gestalten und somit die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erreichen, setzt die Schweizer Verkehrspolitik zahlreiche Förderungs- und Finanzierungsmassnahmen ein. Beispiele sind die LSVA-Rückerstattung im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs und die Förderung von KV-Projekten durch Vergabe von Krediten. Ein Thema, das künftig stär-

ker angegangen werden sollte, ist die Schaffung effizienter Schnittstellen zwischen dem KV und dem Einzelwagenladungsverkehr. Der Übergang zwischen den dezentralen KV-Umschlagsanlagen und dem System des Einzelwagenladungsverkehrs muss verbessert und die Umschlagskapazität gesteigert werden.



Abbildung 9: Übersicht über Massnahmen der Schweizer Verkehrspolitik für die vier Verkehrsträger Strasse, Schiene, Luft und Wasser sowie den kombinierten Verkehr (Quellen: ASTRA, BAV, EZV, UVEK, jeweils 2014)

Verkehrspolitische Massnahmen für den alpenquerenden Güterverkehr in der Schweiz

Ihre zentrale Lage in Europa macht die Alpenregion zu einem Brennpunkt im europäischen Güterverkehr. Unterschiedliche Massnahmen in der Verkehrspolitik der Alpenländer sorgen dafür, dass es im alpenquerenden Güterverkehr zu relativ starken Verschiebungen im Modalsplit zwischen Strasse und Schiene kommt. Im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, wird der alpenquerende Güterverkehr im Lichte der Verkehrspolitik näher beleuchtet. Im Fokus steht dabei vor allem die Situation in der Schweiz.

Besonders die Schweiz und Österreich sind vom internationalen Transitverkehr durch die Alpen betroffen. So stieg zwischen 1980 und 2013 das alpenquerende Güterverkehrsaufkommen durch die Schweiz von 16,3 auf 38,2 Mio. t (s. Abb. 10). Auch durch die österreichischen Alpen war ein starkes Wachstum der transportierten Mengen in den vergangenen drei Jahrzehnten zu beobachten (s. Abb. 11). Zuletzt belief sich das alpenquerende Güterverkehrsaufkommen durch Österreich auf 41,7 Mio. t (2012). Da Frankreich weniger Anteil an der Alpenregion hat als Österreich und die Schweiz, fällt sein Anteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr geringer aus. Lediglich 22,4 Mio. t durchquerten die französischen Alpen im Jahr 2012 (s. Abb. 12).

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Im Jahr 2013 wurden insgesamt etwa 38,2 Mio. t auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen transportiert, was einem Zuwachs von 2,1 % zum Vorjahr entspricht. Damit bleibt die

Gütermenge allerdings weiterhin deutlich hinter dem Wert des Spitzenjahres 2011 (40,1 Mio. t) zurück. Ein Treiber für den Anstieg des alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz im Jahr 2013 war die positive wirtschaftliche Entwicklung im europäischen Umfeld. Auch das Bruttoinlandprodukt des angeschlagenen Nachbarlandes Italien zeigte eine leichte Erholung im Vergleich zum Vorjahr. Die verbesserte wirtschaftliche Lage schlug sich im Schienengüterverkehr über die Alpen nieder. So stieg die auf der Schiene transportierte Menge um 6,3 % auf 25,2 Mio. t. Der alpenquerende Strassengüterverkehr verbuchte hingegen ein Minus von 5,2 % im Vergleich zum Vorjahr und kam lediglich auf knapp 13 Mio. t.

Der hohe Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr durch die Schweizer Alpen ist eine Folge der eidgenössischen Verkehrspolitik, die eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene vorsieht. Beispielsweise ermöglicht der Bund beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit LSVA-

pflichtigen Fahrzeugen eine Rückerstattung der LSVA-Beiträge (LSVA: leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Im Gegensatz zur schweizerischen Verkehrspolitik, die eine Verlagerung auf die Schiene proaktiv anstrebt, konzentrieren sich die Gesetzgeber in Frankreich und Österreich mehr auf eine Stärkung des ausgewogenen Wachstums zwischen den Verkehrsträgern. Der unterschiedliche Fokus schlägt sich mitunter im Modalsplit zwischen Strasse und Schiene nieder. Während im Jahr 2012 in Österreich rund 27 % des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt wurden (s. Abb. 11), waren es in Frankreich lediglich 15 % (s. Abb. 12). In der Schweiz lag der Anteil im selben Jahr hingegen bei ganzen 66 %.

Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr durch die Schweiz

Im Zuge der LSVA wurden 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz zugelassen. Dadurch hat sich der Anteil des Strassengüterverkehrs am Güterverkehr

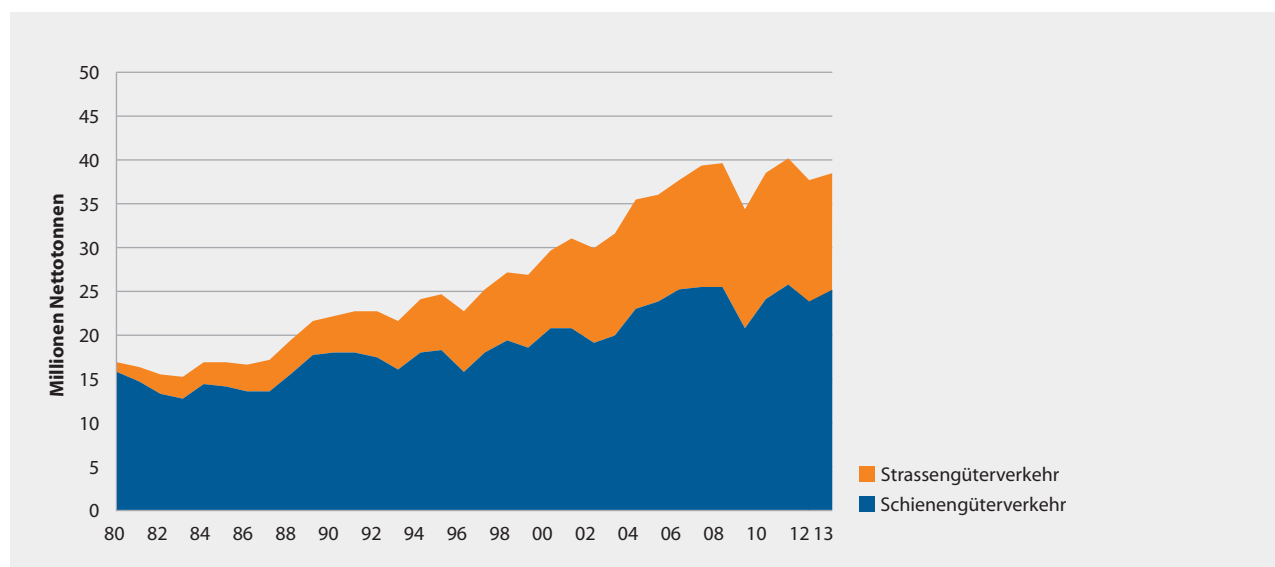


Abbildung 10: Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz in Mio. t (Quelle: BFS (2013): Alpenquerender Güterverkehr)

von 30 % im Jahr 2000 auf 34 % (2013) des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz erhöht. Die Anhebung der Gewichtslimite bewirkte zudem eine Verschiebung von einfachen Lastwagen hin zu Sattelzügen. Im Jahr 2010 stieg die Zahl der alpenquerenden Fahrten stark von 1,18 Mio. auf 1,26 Mio. (+6,5%). Nach einem minimalen Zuwachs 2011 (+0,1) sank sie stetig auf nunmehr 1,14 Mio. Fahrten.¹³ Dennoch konnte im Jahr 2013 das Zwischenziel von 1 Mio. alpenquerenden Fahrten erneut nicht erreicht werden. Auch das Verlagerungsziel von 650 000 alpenquerenden Fahrten bis 2018 (zwei Jahre nach der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) kann aller

Voraussicht nach nicht eingehalten werden – weder mit den beschlossenen und umgesetzten noch mit zusätzlichen Massnahmen, die im Rahmen der aktuell geltenden Verfassungsbestimmungen und internationalen Abkommen auszugestalten sind. Ausserdem kommen zunehmend Zweifel an der grundsätzlichen Zielsetzung der Verlagerungspolitik – dem Schutz der Lebensräume im Alpenraum – auf. So könnten die geringeren Schadstoffemissionen moderner Fahrzeugflotten trotz einer steigenden Anzahl an Fahrten für eine gleichbleibende, wenn nicht gar reduzierte Umweltbelastung im Alpenraum sorgen. Der entstehende Lärm und die potenzielle Überlastung

der Verkehrsinfrastruktur (Staus) blieben jedoch vermutlich bestehen. Aktuelle verkehrspolitische Überlegungen wollen daher (mit Bezugnahme auf den «Alpenschutzartikel») stärker die Schadstoff- und Lärmbelastung des Schwerverkehrs anstatt der Zahl der alpenquerenden Fahrten berücksichtigen.

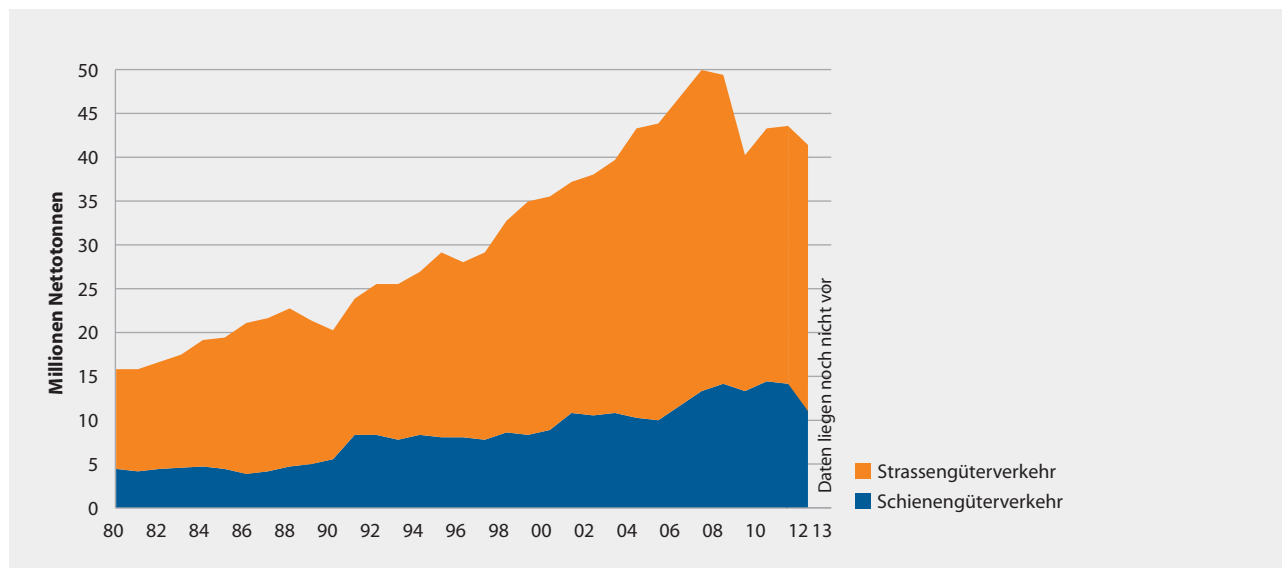


Abbildung 11: Alpenquerender Güterverkehr durch Österreich in Mio. t (Quelle: BFS (2013): Alpenquerender Güterverkehr)

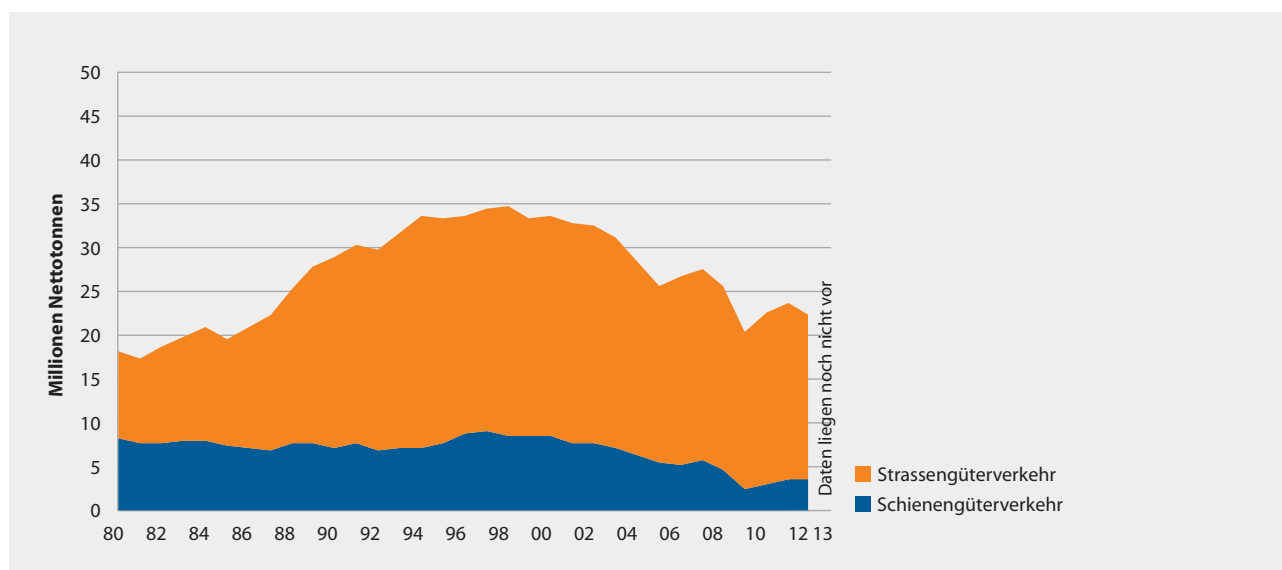


Abbildung 12: Alpenquerender Güterverkehr durch Frankreich in Mio. t (Quelle: BFS (2013): Alpenquerender Güterverkehr)

¹³ BAV (2014): Güterverkehr durch die Schweizer Alpen 2013.

Leitlinien der Schweizer Logistik – dargestellt am Beispiel des Strassengüterverkehrs

Das regulatorische Umfeld hat massive Auswirkungen auf die Logistik: Verladende Unternehmen und Logistikdienstleister werden mit zahlreichen gesetzlichen Vorgaben konfrontiert, die ihre Logistikprozesse beeinflussen. Hinzu kommen Branchenstandards, die in der Regel zwar freiwillig sind, sich teilweise jedoch so etabliert haben, dass ihre Einhaltung quasi zum «Muss» geworden ist. Um mehr Licht in den Dschungel der gesetzlichen Vorgaben, Richtlinien und Branchenstandards mit Bezug zur Logistik zu bringen, wurde im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, eine Übersicht zu diesen «Leitlinien der Logistik» erarbeitet. Dabei lag der Fokus auf dem Güterverkehr in der Schweiz.

Im Zuge der aktuellen Logistikmarktstudie wurden erstmals die Leitlinien der Logistik für die vier Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser) sowie für ausgewählte Branchencluster (Handel/Konsumgüter, Investitionsgüter, Prozess-

industrie) untersucht. Insgesamt wurden mehr als 120 gesetzliche Vorgaben, Richtlinien und Branchenstandards identifiziert, die die Logistikaktivitäten in der Schweiz prägen. Damit ist die Liste zwar keinesfalls abschliessend,

bietet jedoch einen guten ersten Überblick über relevante Regelungen und Gesetze im Schweizer Güterverkehr. An dieser Stelle werden nur die Ergebnisse für den Verkehrsträger Strasse aufgezeigt. Die vollständigen Übersichten

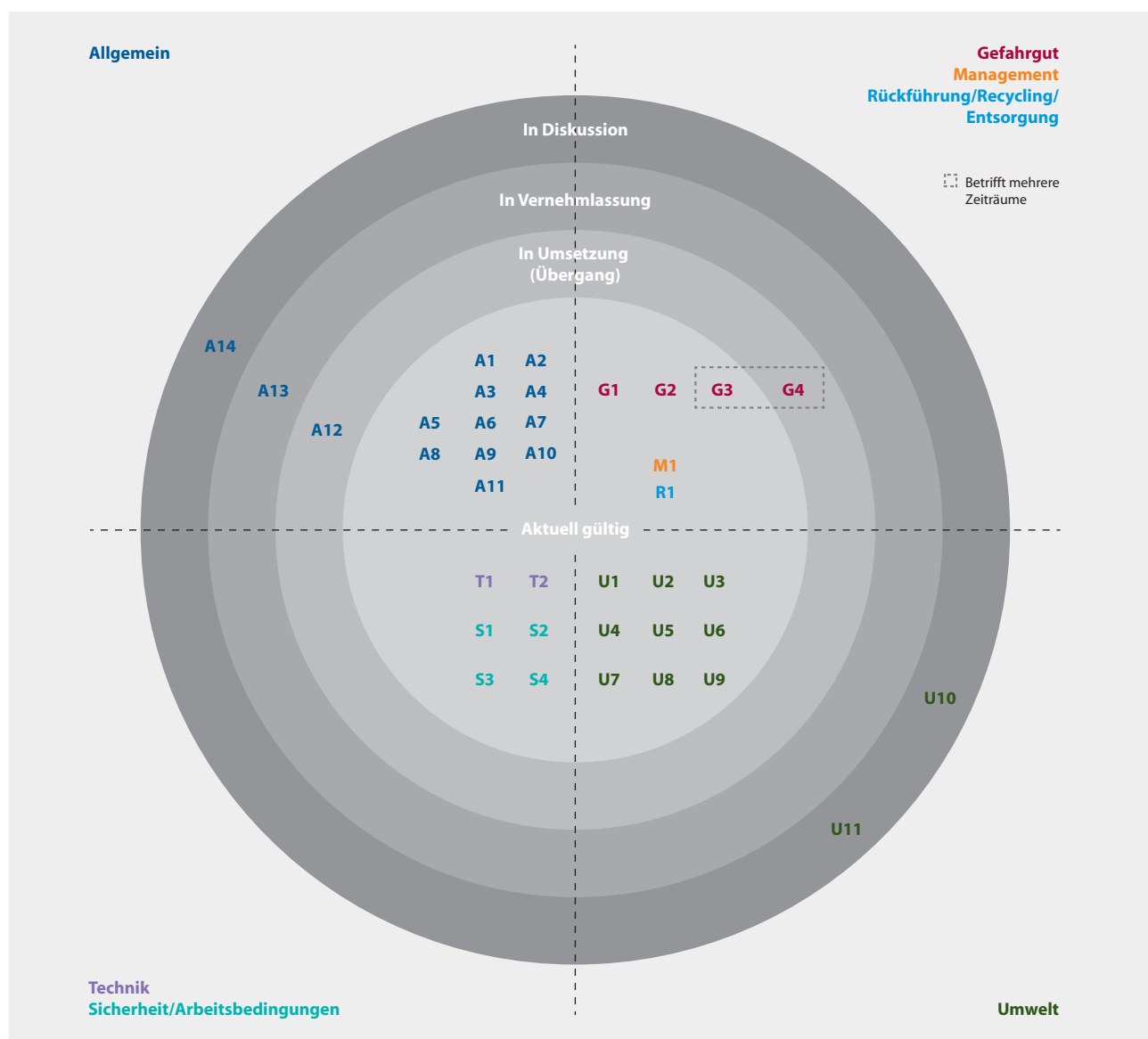


Abbildung 13: «Radar» zu Leitlinien der Logistik im Strassengüterverkehr

der anderen Verkehrsträger sind der Gesamtausgabe der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, zu entnehmen. Neben einer detaillierten Übersichtsliste zu den Leitlinien in der Logistik (s. Tab. 2) wurde ein zugehöriges Übersichtsbild in Form eines «Radars» entwickelt (s. Abb. 13). Die Liste enthält Informationen zu Inhalt, Herausgeber und Verbindlichkeit der jeweiligen Regelung (freiwillig vs. verbindlich). Zudem ist angegeben, welcher grundlegende logistische Prozess durch die entsprechende Leitlinie primär beeinflusst wird. Dabei wird unterschieden zwischen Transport, Umschlag und Lagerung sowie sonstigen Value-added Services (z.B. Kommissionierung, Verpackung, Qualitätskontrolle und Zollabwicklung). Liess sich eine Regelung nicht eindeutig einer dieser Logistikleistungen zuordnen, wurde sie als «allgemeine» Leitlinie bezeichnet. Über Kürzel sind die Einträge der Übersichtsliste mit dem «Radar» verknüpft. Beispielsweise steht das Kürzel U4 für die Umweltmanagementnorm ISO 14001 und befindet sich im unteren rechten Teil des Radars. Letzterer veranschaulicht die zeitliche Relevanz der

jeweiligen Regelungen. Der Kreis im Zentrum des Übersichtsbildes zeigt die derzeit gültigen Massgaben. Das sind solche Regelungen, welche die Akteure im Schweizer Logistikmarkt bereits heute zu beachten haben. Je weiter man sich an den Kreisen des Radars nach aussen orientiert, desto geringer wird die Verbindlichkeit der dort angesiedelten Leitlinien auf das operative Geschäft. Der äusserste Kreis enthält jene Regelungen, die gegenwärtig zur Diskussion stehen, deren Umsetzung jedoch mitunter noch völlig offen ist. Sie haben derzeit zwar noch keinen Einfluss auf die Logistik bzw. die Supply Chains, könnten in Zukunft jedoch eine Rolle spielen.

Ein Beispiel für eine solche in Diskussion befindliche Regelung ist die Zulassung von Lang-Lkws (A14; angesiedelt im oberen linken Teil des Radars). Derzeit herrscht breite politische Ablehnung in der Schweiz hinsichtlich der Zulassung der sogenannten «Gigaliner» auf Schweizer Strassen. In der Europäischen Union (EU) gibt es jedoch Bestrebungen, die Gewichts- und Längenlimiten anzuheben und somit die Lang-Lkws im internationalen Verkehr

innerhalb der EU zuzulassen. Sollte sich die Europäische Kommission dazu entschliessen, die Vorschriften entsprechend anzupassen, könnte die Schweiz ebenfalls nachziehen, indem sie ihre Längen- und Gewichtsbeschränkungen für Fahrzeugkombinationen des schweren Sachentransportes anpasst und Gigaliner ganz oder teilweise auch in der Schweiz zulässt (z.B. auf Autobahnen im alpenquerenden Güterverkehr).¹⁴ Dies hätte Auswirkungen sowohl auf die eidgenössische Strasseninfrastruktur (Erfordernis des Aus- und Umbaus von Strassen) als auch auf die Anzahl der Fahrten im Strassengüterverkehr (Verschiebung hin zu weniger Fahrten, jedoch mit grösseren Transportvolumina). Unternehmen können den vorgestellten Radar nutzen, um sich einen schnellen Überblick über Regelungen mit Bezug zur Logistik in der Schweiz zu verschaffen. Da nicht nur aktuelle, sondern auch geplante und in Diskussion befindliche Leitlinien der Logistik aufgezeigt werden, wird der Leser zudem für mögliche zukünftige Veränderungen sensibilisiert.

Kürzel	Titel	Inhalt	Herausgeber	Charakterisierung	
				Verbindlichkeit	Prozesszugehörigkeit
A1	Allgemeine Bedingungen (2005) der SPEDLOGSWISS für schweizerische Spediteure	Die allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS umfassen freiwillige Standards in zahlreichen Tätigkeitsbereichen von Spediteuren, z.B. bei der Auftragserteilung, der Lagerung sowie der Erstbeladung und Letztentladung. Sie finden Anwendung bei allen Mitgliedern der SPEDLOGSWISS, sofern keine zwingenden gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen.	Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (SPEDLOGSWISS)	F	A
A2	Allgemeine Bedingungen (2001) der SPEDLOGSWISS für die Lagerhaltung	Die allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS für die Lagerhaltung beinhalten unverbindliche Standards speziell für die Lagerhaltung von Gütern bei Speditions- und Logistikunternehmen. Sie finden Anwendung bei allen Mitgliedern der SPEDLOGSWISS, sofern keine zwingenden gesetzlichen Vorschriften entgegenstehen.	Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (SPEDLOGSWISS)	F	U/L
A3	Arbeitsgesetz (ArG)	Das ArG bildet die Grundlage des Arbeitnehmerschutzes in der Schweiz. Es enthält verbindliche Regelungen über Arbeits- und Ruhezeiten sowie zum Gesundheitsschutz.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	A
A4	Verordnung über das Ausstellen von Ursprungsnachweisen (VAU)	Die VAU enthält verbindliche Regelungen zur Ausstellung von Ursprungsnachweisen im Zollgebiet.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	VAS
A5	Elektronisches Zollverfahren für den Export und Import von Gütern (E-dec)	E-dec ist ein seit 2009 verbindliches Zollverfahren zur Durchführung der Zollabfertigung. Es beinhaltet Anforderungen an die Export- und Importabwicklung von Gütern.	Eidgenössische Zollverwaltung (EZV)	V	VAS

Verbindlichkeit: V = verbindlich, F = freiwillig, O = offen (steht noch nicht fest)

Prozesszugehörigkeit: A = Allgemein, T = Transport, U/L = Umschlag und/oder Lagerung, VAS = sonstige Value-added Services

¹⁴ ASTRA (2014): Analysen über Gigaliner in der Schweiz.

Kürzel	Titel	Inhalt	Herausgeber	Charakterisierung	
				Verbindlichkeit	Prozess-zugehörigkeit
A6	Richtlinie über den Führerschein (Richtlinie 2006/126/EG)	Die europäische Führerscheinrichtlinie regelt die Führerscheinklassen und die Voraussetzungen für die Erteilung und Entziehung von Führerscheinen europaweit einheitlich.	Europäische Union (EU)	V	T
A7	Summarische Eingangsanmeldung (Entry Summary Declaration, ENS)	Die ENS ist eine verpflichtende Regelung, die eine erweiterte elektronische Deklaration («advanced electronic declaration») vorsieht beim Import von Gütern in die EU, nach Norwegen und in die Schweiz.	Europäische Union (EU), Norwegen und Schweizerische Eidgenossenschaft	V	VAS
A8	Strassenverkehrsgesetz (SVG)	Das SVG enthält verbindliche Regelungen für den Strassenverkehr, u.a. in Bezug auf Ladungen und Anhänger, zulässige Geschwindigkeiten, Pflichten und Sicherheitsvorkehrungen auf der Strasse.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
A9	Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse	Das Abkommen dient einer abgestimmten Verkehrspolitik in Bezug auf den Umweltschutz und die Effizienz von Verkehrssystemen insbesondere im Alpenraum. Es beinhaltet u.a. Sozialvorschriften, technische Normen, das Nacht- und Sonntagsfahrverbot sowie die «grosse Kabotage» der Schweiz.	Europäische Union und Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
A10	Chauffeurzulassungsverordnung (CZV)	Die CZV regelt die Zulassung der Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer zum berufsmässigen Transport von Personen und Gütern auf der Strasse. Sie legt verbindliche Minimalstandards für die Berufsfahrer Ausbildung fest, insbesondere bezüglich eines energieeffizienten und defensiven Fahrstils.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
A11	Verkehrsregelnverordnung (VRV)	Die VRV enthält verbindliche Regelungen im Strassenverkehr. Sie enthält u.a. Vorschriften zur Länge und Höhe von Fahrzeugen bzw. Fahrzeugkombinationen sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Fahrzeuge des Strassengüterverkehrs.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	A
A12	Unionszollkodex	Der Unionszollkodex enthält verbindliche Regelungen u.a. zur Reduzierung und Vereinheitlichung von Zollverfahren, zum elektronischen Datenaustausch und zu erweiterten Möglichkeiten zur vorübergehenden Lagerung von Gütern. Er tritt ab dem Jahr 2016 in Kraft.	Europäische Union (EU)	V	VAS
A13	OPERA-3 für Fahraus- und Weiterbildung im Strassenverkehr	OPERA-3 enthält Massnahmen zur Optimierung der Fahraus- und Weiterbildung in Bezug auf den Strassenverkehr. Im Frühjahr 2015 sollen die Vorschläge der OPERA-3-Arbeitsgruppe auf dem Verordnungsweg umgesetzt werden.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
A14	Zulassung von Lang-Lkws («Gigalinern»)	Die Zulassung von Lang-Lkws ist derzeit u.a. aufgrund infrastruktureller Gründe auf keinem schweizerischen Strassennetz möglich und auch nicht angestrebt. Durch eine mögliche Zulassung von Gigalinern in der EU stünde die Schweiz unter Druck, ebenfalls die Zulassung von Lang-Lkws voranzutreiben.	Schweizerische Eidgenossenschaft	O	A
G1	Vorschriften für die Genehmigung von Tankfahrzeugen (ECE R111)	ECE R111 beinhaltet einheitliche Vorschriften zur Genehmigung von Tankfahrzeugen. Sie enthält u.a. Vorgaben zur Überrollstabilität von Tankfahrzeugen für gefährliche Güter, zum Beladungszustand und zur Sicherheit der Fahrzeuge.	United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	V	T
G2	Gefahrgut-beauftragtenverordnung (GGBV)	Die GGBV regelt Ernennung, Aufgaben, Ausbildung und Prüfung von Personen, die für die Verminderung von Gefahren tätig sind. Sie bezieht sich auf Tätigkeiten, die aus dem Verpacken, Einfüllen, Versenden, Beladen, Befördern und Entladen von gefährlichen Gütern entstehen.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
G3	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR)	Die SDR enthält verbindliche Regelungen über die Beförderung von Gefahrgütern und -stoffen mit Motorfahrzeugen und Anhängern bzw. sonstigen Transportmitteln für die Strasse. Sie umfasst u.a. Bestimmungen für das Be- und Entladen und für die Ausbildung der Fahrzeugführer.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
G4	Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (ADR)	Das ADR enthält verbindliche Vorschriften zur Beförderung von gefährlichen Gütern und Stoffen. Es umfasst u.a. Regelungen mit Bezug zu den erforderlichen Behältern, zur Verwendung von Verpackungen sowie zum Transport von Gefahrgütern und -stoffen.	Europäische Gemeinschaft und Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
M1	Qualitätsmanagement-norm (ISO 9001)	ISO 9001 ist ein unverbindlicher Standard für Qualitätsmanagement. Er legt die Mindestanforderungen an Qualitätsmanagementsysteme fest, denen eine Organisation zu genügen hat, um mit ihren Produkten und Dienstleistungen die Kundenerwartungen sowie allfällige behördliche Anforderungen zu erfüllen.	International Organization for Standardization (ISO)	F	A

Kürzel	Titel	Inhalt	Herausgeber	Charakterisierung	
				Verbindlichkeit	Prozesszugehörigkeit
R1	Technische Verordnung über Abfälle (TVA)	Die TVA enthält verbindliche Regelungen zur Entsorgung von Abfällen. Sie beinhaltet u.a. die auf Deponien zugelassenen Abfälle und eine Bestimmung, dass der Transport von Abfällen mit der Bahn erfolgen soll, sofern dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
S1	Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr	Die Verordnung enthält Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Strassengüter- und Personenverkehr. Ziel ist es, die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Strassenverkehr, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Strassenverkehrssicherheit zu verbessern.	Europäische Union (EU) und Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
S2	Chauffeurverordnung (ARV 1)	Die ARV 1 enthält verbindliche Regelungen zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten von berufsmässigen Motorfahrzeugführerinnen und -führern.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
S3	TAPA Sicherheitsanforderungen für Einrichtungen (TAPA Facility Security Requirements, TAPA-FSR)	TAPA-FSR ist ein unverbindlicher Standard für Sicherheit im Bereich der Lagerung. Er definiert die minimalen Sicherheitsanforderungen an die Lagerhaltung und die Lagerung während des Transits entlang der gesamten Supply Chain.	Transported Asset Protection Association (TAPA)	F	U/L
S4	TAPA Sicherheitsanforderungen für den Lastwagentransport (TAPA Trucking Security Requirements, TAPA-TSR)	TAPA-TSR ist ein freiwilliger Sicherheitsstandard für die Sicherheit von Lkws. Er legt die Mindeststandards für die Lkw-Sicherheit in der gesamten Supply Chain fest und beinhaltet u.a. Vorgaben zur Sicherheit und Ausrüstung von Lkws und Anhängern.	Transported Asset Protection Association (TAPA)	F	T
T1	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)	Die VTS enthält verbindliche Vorgaben zu den technischen Anforderungen von Strassenfahrzeugen. Sie beinhaltet u.a. Vorschriften zu den Abmessungen, Gewichten und der Kennzeichnung von Motorwagen sowie Regelungen zu deren Zulassung, Nachprüfung und Abgaswartung.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
T2	Regelung zu Konturmarkierungen an schweren und langen Fahrzeugen (ECE R104)	ECE R104 ist eine Richtlinie zur Verwendung von retroreflektierenden Markierungen im europaweit tätigen Schwerverkehr. Ihr Ziel ist es, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Seit 1. Juli 2011 sind retroreflektierende Umrissmarkierungen Pflicht für alle neuen Typzulassungen von Nutzfahrzeugen über 7,5 t Gesamtgewicht mit mehr als 6,00 m Länge (Seite) und mehr als 2,10 m Breite (Heck).	United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	V	T
U1	Störfallverordnung (StFV)	Die StFV dient zum Schutz der Bevölkerung bzw. der Umwelt vor schwerer Schädigung infolge von Störfällen. Sie beinhaltet u.a. Grundsätze zur Vorsorge (z.B. zur Befolgung von Sicherheitsmassnahmen) und zur Bewältigung von Störfällen sowie Grundsätze für allgemeine Sicherheitsmassnahmen für Inhaber von Verkehrswegen.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	A
U2	Lärmschutzverordnung (LSV)	Die LSV enthält verbindliche Regelungen zum Schutz vor schädlichem und lästigem Lärm. Sie beinhaltet u.a. Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrs- und Eisenbahnlärm sowie für den Lärm ziviler Flugplätze.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
U3	Anforderungen an Energiemanagementsysteme mit Anleitung zur Anwendung (ISO 50001)	ISO 50001 ist ein freiwilliger Standard für Energiemanagement. Er verfolgt das Ziel der Kosten- und Emissionsreduzierung.	International Organization for Standardization (ISO)	F	A
U4	Anforderungen an Umweltmanagementsysteme mit Anleitung zur Anwendung (ISO 14001)	ISO 14001 ist unverbindlicher internationaler Umweltmanagementstandard. Er beinhaltet zahlreiche weitere Normen zu verschiedenen Bereichen des Umweltmanagements, u.a. zu Ökobilanzen, Umweltkennzahlen und zur Umweltleistungsbewertung. Die Norm kann auf produzierende Unternehmen und Dienstleister angewendet werden.	International Organization for Standardization (ISO)	F	A

Verbindlichkeit: V = verbindlich, F = freiwillig, O = offen (steht noch nicht fest)

Prozesszugehörigkeit: A = Allgemein, T = Transport, U/L = Umschlag und/oder Lagerung, VAS = sonstige Value-added Services



Qualität in jeder Dimension

IE setzt neue Massstäbe im Bereich Logistik. Dank unserem vielseitigen Branchenwissen kennen wir Ihre spezifischen Prozesse und Anforderungen genau. Und sorgen mit funktionalen, fortschrittlichen Gebäudelösungen dafür, dass diese optimal umgesetzt werden. Durch nachhaltige Industriebauten – engineered by IE.

www.ie-group.com

IE Industrial Engineering Zürich
T +41 44 389 86 00
zuerich@ie-group.com

planen – gestalten – realisieren

Wir sorgen für Bewegung



Graber AG | Sarmenstorferstrasse 31 |
5615 Fahrwangen | graber@graber.ch |
www.graber.ch

- Förder- und Automatisierungstechnik
// Standard Förderelemente
// Spezialelemente
// Schwerlastförderer
// Sonderkonstruktionen
// Fördertechnik nach Kundenvorgabe
- Intralogistik - Gesamtlösungen
- Kundenauftragsfertigung
- Baugruppenfertigung
- Pferdelaufbänder



Partner der **ForSt**
Intralogistik



**Sie reden über Aufgaben,
wir über Lösungen!**



Kürzel	Titel	Inhalt	Herausgeber	Charakterisierung	
				Verbindlichkeit	Prozesszugehörigkeit
U5	Montrealer Protokoll über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen	Das Montrealer Protokoll über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen, ist ein multilaterales Umweltabkommen. Die unterzeichnenden Staaten verpflichten sich darin, Massnahmen zum Schutz der Ozonschicht zu treffen.	Schweizerische Eidgenossenschaft, Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Österreich, Italien, Russland, Kanada (u.a.)	V	A
U6	CO ₂ -Verordnung	Die Verordnung über die Reduktion der CO ₂ -Emissionen regelt die Verminderung des Ausstosses bestimmter Treibhausgase, z.B. Kohlendioxid (CO ₂), Methan und Fluorkohlenwasserstoffen. Sie enthält u.a. die Verpflichtung von Unternehmen zur Teilnahme am Emissionshandelssystem und die CO ₂ -Abgabe für Brennstoffe.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
U7	Verordnung über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)	Die LSVA-Verordnung legt die Bemessungsgrundlagen für die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe fest. Sie gewährt nur wenige Ausnahmen und sieht Sonderlösungen einzig für den unbegleiteten Verkehr sowie für Transporte von Holz, offener Milch und landwirtschaftlichen Nutztieren vor. Ziele der LSVA sind die Entlastung der Umwelt, die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene und die Eindämmung des Wachstums im Strassengüterverkehr.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
U8	Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG)	Das GVVG beinhaltet Regelungen zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Es dient zum Schutz des Alpengebietes und zur Förderung der Nachhaltigkeit.	Schweizerische Eidgenossenschaft	V	T
U9	Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen (ECE R51)	ECE R51 enthält Regelungen zu den Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen. Sie beinhaltet u.a. Geräuschgrenzwerte für die einzelnen Fahrzeugklassen.	United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)	V	T
U10	Alpentransitbörse	Die Alpentransitbörse ist ein aktuell in Diskussion befindliches Instrument zur Verminderung der alpenquerenden Lkw-Fahrten durch die Ausgabe von Transitrechten. Ziel ist es, den alpenquerenden Verkehr stärker auf die Schiene zu verlagern, um die Umwelt in der Alpenregion zu schützen und die verkehrsbedingte Überlastung der Strasseninfrastruktur zu senken.	Europäische Union (EU) und Schweizerische Eidgenossenschaft	O	T
U11	Einführung von Umweltzonen	Die Einführung von Umweltzonen ist eine aktuell in der Schweiz in Diskussion befindliche Massnahme, um die Luftqualität insbesondere in Ballungszentren zu verbessern. Demnach würden nur bestimmte, als schadstoffarm gekennzeichnete Fahrzeuge Zugang zu den als «Umweltzone» definierten geografischen Gebieten erhalten.	Schweizerische Eidgenossenschaft	O	A

Verbindlichkeit: V = verbindlich, F = freiwillig, O = offen (steht noch nicht fest)

Prozesszugehörigkeit: A = Allgemein, T = Transport, U/L = Umschlag und/oder Lagerung, VAS = sonstige Value-added Services

Tabelle 2: Übersicht zu Leitlinien der Logistik im Strassengüterverkehr

Differenzierung von Schweizer Unternehmen über die Supply Chain

Zunehmender Kosten- und Leistungsdruck steigert die Notwendigkeit für Unternehmen, sich vom Kreis ihrer Wettbewerber abzuheben. Das Supply Chain Management (SCM) kann einen Beitrag zur Differenzierung leisten, beispielsweise durch effiziente Prozesse oder ein besonders hohes Servicelevel. Wie Schweizer Verladern (Industrie- und Handelsunternehmen) sich durch ihre Supply Chain zu differenzieren versuchen, wurde im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz untersucht. Dabei wurde auch der Beitrag von Logistikdienstleistern zur Differenzierung ihrer Kunden unter die Lupe genommen.

Erfolg zeigt sich vor allem durch die Erreichung der gesteckten Ziele; so auch im Supply Chain Management (SCM). Hier lassen sich die relevanten Ziele in drei übergeordnete Kategorien einordnen: «Maximierung des Endkundennutzens», «Maximierung der Prozesseffizienz» und «Minimierung der Kapitalbindung» (s. Abb. 14). In der Praxis treten dabei häufig Zielkonflikte auf. Demnach ist es meist nicht möglich, alle Zielkategorien gleichzeitig und vollumfänglich zu erreichen, weshalb sie oft als «magische» SCM-Ziele bezeichnet werden. So ist die Maximierung des vom Kunden wahrgenommenen Serviceniveaus, z.B. die Verfügbarkeit von Waren, nur möglich, wenn entweder höhere Bestände gehalten werden (was das Ziel «Minimierung der Kapitalbindung» untergräbt) oder wenn auf schnellere und folglich teurere Transportmittel zurückgegriffen wird (was gegen das Ziel der «Maximierung der Prozesseffizienz» spricht).¹⁵

Optimiertes Supply Chain Management kann Unternehmen dabei helfen, sich

gegenüber Mitwettbewerbern abzuheben. Welche SCM-Ziele für Schweizer Verladern besonders relevant sind, wurde im Zuge einer Erhebung für die Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, eingehend untersucht. Ferner wurde ergründet, welchen Beitrag die Logistikdienstleister zur Erreichung der SCM-Ziele leisten. Befragt wurden 182 Unternehmen, die auf dem Schweizer Markt aktiv sind, darunter 131 Verladern und 51 Logistikdienstleister.

Um Handlungsempfehlungen aus den Umfrageergebnissen abzuleiten, wurde zusätzlich ein «Virtual Star» ermittelt. Er beschreibt den Durchschnittswert aus den Angaben von vier verladenden Unternehmen, die sich durch eine besonders hohe Mitarbeiterproduktivität, einen hohen Zielerreichungs- und Reifegrad in Bezug auf ihre Supply Chain sowie eine hohe Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE, Return on Capital Employed) auszeichnen. Analysen ergeben, dass die Unternehmen des Virtual Star im Schnitt einen ROCE von 11,3 % haben. Dieser Wert ist deutlich höher

als der ROCE der meisten anderen Verladern, der im Schnitt 9,2 % beträgt. Eine Orientierung am Virtual Star kann sich somit finanziell als sehr lohnenswert erweisen.

Differenzierung von Verladern durch ihre Supply Chain

Verladern versuchen, sich vor allem durch die Maximierung des kundenseitigen (Liefer-)Serviceniveaus von Wettbewerbern zu differenzieren. Das zeigen die Ergebnisse der Befragung unter verladenden Schweizer Unternehmen (s. Abb. 15). Eine hohe Verfügbarkeit, herausragende Qualität (z.B. von Produkten) sowie eine schnelle Anpassung an lokale Marktveränderungen stehen im Fokus ihres SCM. Besonders der Virtual Star verfolgt diese Ziele sehr stark – ein weiteres Indiz dafür, dass die Orientierung am Kunden ein bedeutender Erfolgsfaktor am Markt ist. Die Maximierung der Prozesseffizienz und die Minimierung der Kapitalbindung sind bei den Verladern hingegen weniger wichtig für die Differenzierung. Interes-

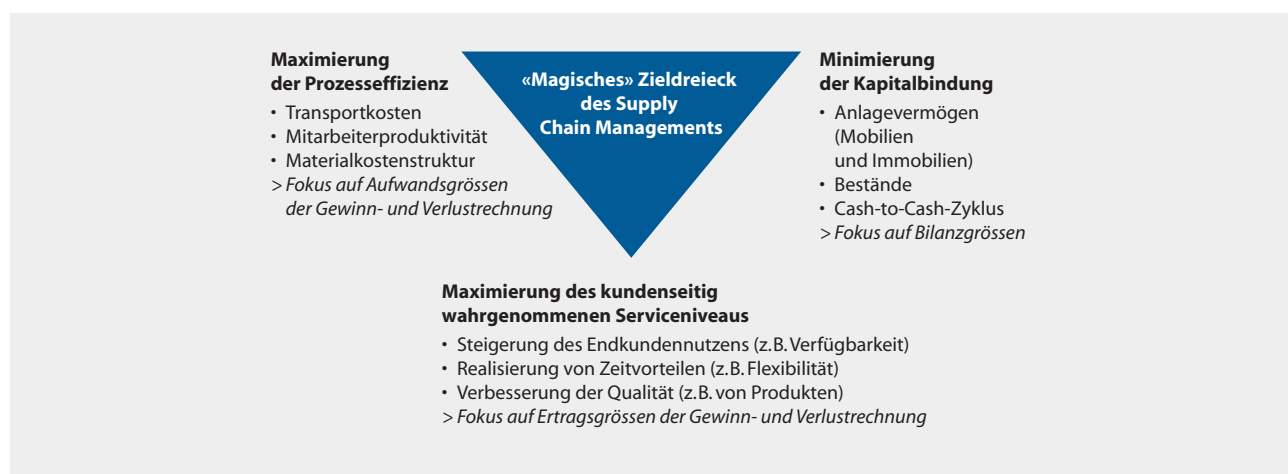


Abbildung 14: «Magisches» Zieldreieck des Supply Chain Management (Quelle: Eßig, Hofmann & Stölzle (2013))

¹⁵ Eßig, M.; Hofmann, E.; Stölzle, W. (2013): Supply Chain Management. München.

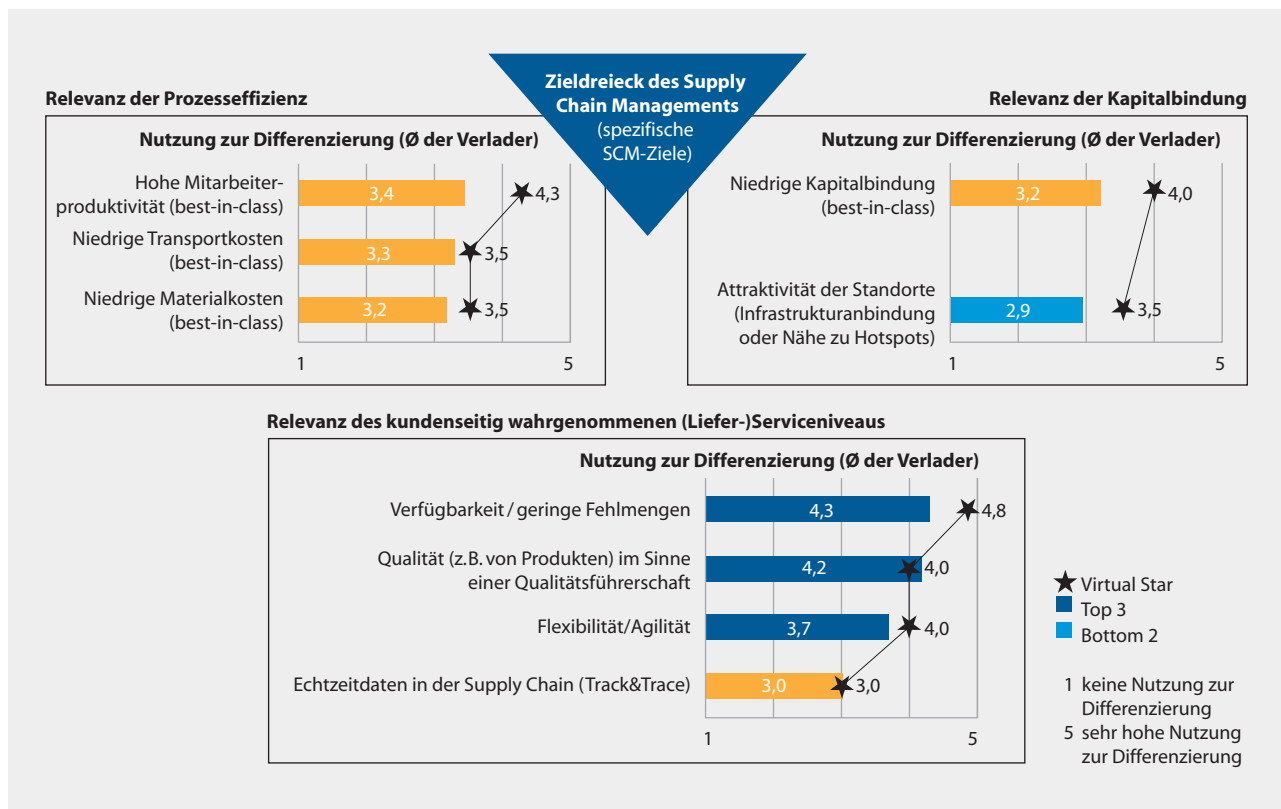


Abbildung 15: Differenzierung von Verladern durch ihre Supply Chain

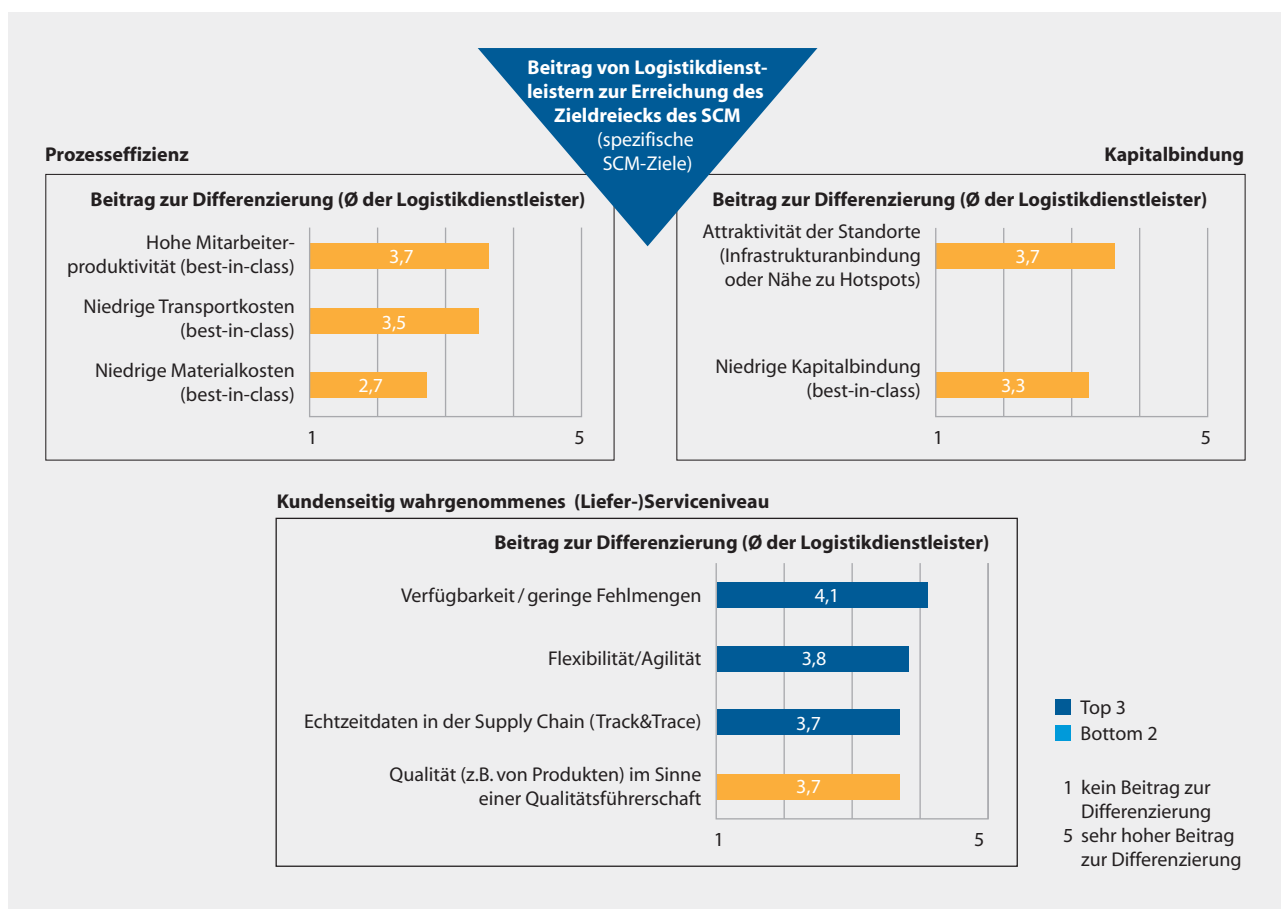


Abbildung 16: Beitrag von Logistikdienstleistern zur Differenzierung ihrer Kunden (Selbsteinschätzung)

santerweise unterscheiden sich gerade bei diesen beiden SCM-Zielkategorien die Angaben des Virtual Star deutlich vom allgemeinen Durchschnitt der Verlager. Vor allem eine niedrige Kapitalbindung und eine hohe Mitarbeiterproduktivität werden vom Virtual Star wesentlich stärker angestrebt. Dies kann als Bestrebung interpretiert werden, den vermeintlichen Zielkonflikt im SCM bewusst adressieren und lösen zu wollen. Folglich könnte ein grösseres Augenmerk auf diese Zielkategorien besonders erfolgversprechend sein.

Beitrag von Logistikdienstleistern zur Erreichung von SCM-Zielen

Da Logistikdienstleister in die Supply Chain und somit auch in das SCM ihrer Kunden eingebunden sind, können sie einen echten Mehrwert leisten. Die Befragung der Schweizer Logistikunternehmen ergab, dass die Dienstleister ihre Kunden bei der Erreichung der SCM-Ziele unterstützen. Besonders beim kundenseitig wahrgenommenen Service-niveau schätzen die Logistikdienstleister ihren Beitrag zur Differenzierung der Verlager hoch ein. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass Logistikdienstleister häufig an ihrem Lieferservicelevel gemessen werden. Folglich konzentrieren sie sich stark auf Verbesserungen in diesem Bereich. Auch bei der Prozesseffizienz und der Kapitalbindung können die Logistikdienstleister laut Selbsteinschätzung einen relativ hohen Beitrag zur SCM-Zielerreichung leisten. Eine gezielte Einbindung von Logistikdienstleistern in das SCM kann Verladern dabei helfen, die eigene Supply Chain gegenüber konkurrierenden Supply Chains zu differenzieren. Schliesslich findet der Wettbewerb zukünftig nicht mehr zwischen einzelnen Unternehmen, sondern zwischen ganzen Supply Chains statt.

Die Post macht vieles einfacher. Auch anspruchsvolle Logistik.

Die Post bietet alle logistischen Dienstleistungen aus einer Hand: Paketversand, Stückguttransport, Verzollung, Lagerung von Waren und vieles mehr.

www.post.ch/logistik

DIE POST 
Gelb bewegt.

Vernetzung und Technologien in Schweizer Supply Chains

Globalisierung, zunehmender Wettbewerbsdruck und steigende Erwartungen der Kunden stellen neue Herausforderungen an die Gestaltung von Supply Chains. Neben Massnahmen der Prozessreorganisation trägt seit einigen Jahren der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) zur Leistungssteigerung von Wertschöpfungsnetzwerken bei. In der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, wurde die aktuelle Nutzung von IuK in Schweizer Supply Chains untersucht. Dabei wurden Trends identifiziert und die Einbindung von Logistikdienstleistern in die IT-Lösungen und Technologien von verladenden Industrie- und Handelsunternehmen näher beleuchtet.

Während fortschrittliche Fertigungstechnologien, beispielsweise computergesteuerte Werkzeugmaschinen, die Produktivität in der Fertigung erhöhen, führt der Einsatz von IuK zu Effizienzgewinnen im Supply Chain Management. Beispiele derartiger Technologien sind EDI-Anbindungen (Electronic Data Interchange) zwischen Akteuren der Supply Chain und miteinander verknüpfte ERP-Systeme (Enterprise Resource Planning).

An der Befragung im Rahmen der Logistikmarktstudie nahmen 182 Unternehmen teil, darunter 131 Verlader und 51 Logistikdienstleister, die auf dem Schweizer Markt aktiv sind. Um Handlungsempfehlungen aus den Umfrageergebnissen abzuleiten, wurde zusätzlich ein «Virtual Star» ermittelt. Dabei handelt es sich um ein fiktives Unternehmen, das sich durch eine hohe Mitarbeiterproduktivität, einen hohen Grad der Zielerreichung in Bezug auf

seine Supply Chain-Ziele, einen hohen Reifegrad seiner Supply Chain-Prozesse und eine hohe Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE, Return on Capital Employed) auszeichnet. Der Virtual Star beschreibt den Durchschnittswert aus den Angaben von vier verladenden Unternehmen. Analysen ergaben, dass die Unternehmen des Virtual Star im Schnitt mit 11,3% einen um 2,1 Prozentpunkte höheren ROCE-Faktor besitzen als der Durchschnitt.

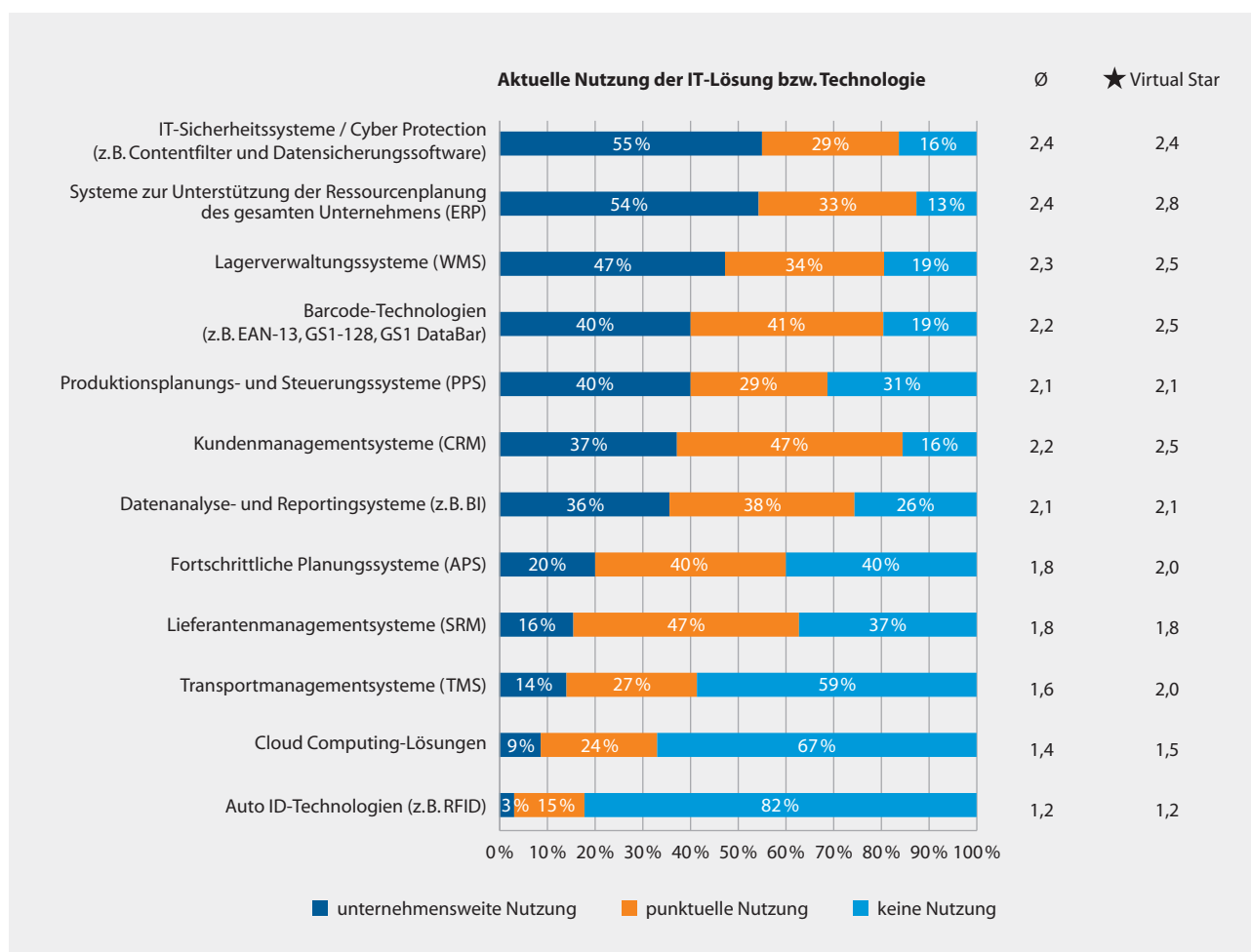


Abbildung 17: Aktuelle Nutzung von IT-Lösungen bzw. Technologien in der Supply Chain durch Verlader

Aktuell genutzte IT-Lösungen und Technologien in der Supply Chain

Gemäss den Angaben der Verlader kommen IT-Sicherheitssysteme (insbesondere Datensicherungstechnologien) und ERP-Systeme aktuell am häufigsten in der Supply Chain zum Einsatz. Mehr als die Hälfte der Unternehmen nutzt solche Lösungen bereits unternehmensweit, ein weiteres Drittel setzt sie zumindest punktuell ein. Auto ID-Technologien, wie beispielsweise RFID, sind in der Unternehmenspraxis hingegen kaum grossflächig verbreitet. Nur 18 % der befragten Verlader setzen bereits Auto ID-Lösungen ein, davon lediglich 3 % unternehmensweit. Auch Cloud Computing-Lösungen sind bisher nur in geringem Mass im Einsatz: Gut ein Drittel der Unternehmen nutzt Lösungen aus der Cloud, und dies meist nur punktuell.

Der Virtual Star hat im Vergleich zum Durchschnitt der Verlader mehr IuK im Einsatz. Besonders gross ist der Unterschied bei ERP- und Transportmanagementsystemen (TMS). Hier liegen die Angaben der Verlader zur Nutzung der IT-Lösungen besonders weit hinter denen des Virtual Star zurück. Aus Sicht des Virtual Star sind verstärkte Investitionen in ERP- und TMS-Systeme möglicherweise besonders effektiv, um Leistungssteigerungen in der Supply Chain zu erzielen.

Trends bei den Informations- und Kommunikationstechnologien in der Supply Chain

Der Fokus bei Investitionen in IuK wird gemäss den Studienergebnissen in den kommenden fünf Jahren vor allem auf Auto ID-Technologien liegen. Verglichen mit dem aktuellen Nutzungsgrad

dieser Technologien ergibt sich hier bei Verladern ein Wachstum von 18 %, beim Virtual Star sogar von 50 % (s. Abb. 18). Das hohe Plus bei den Investitionen in Auto ID-Technologien ist in Einklang mit dem aktuellen Trend zur vermehrten automatischen Datenerfassung und Identifikation. Es zeugt jedoch auch davon, dass bisher nur wenige Investitionen in diesem Bereich getätigt wurden und somit grosser Nachholbedarf besteht. Der Rückgang bei den Investitionen in «manuelle» Barcode-Technologien (–5 % bzw. –20 % beim Virtual Star) kann auf Substitutionseffekte zugunsten von Auto ID-Technologien zurückgeführt werden. Insgesamt zeichnet sich ab, dass Investitionen vor allem in jene IT-Lösungen und Technologien geplant sind, die derzeit lediglich schwach verbreitet sind. Scheinbar verspricht man sich durch die aktuellen

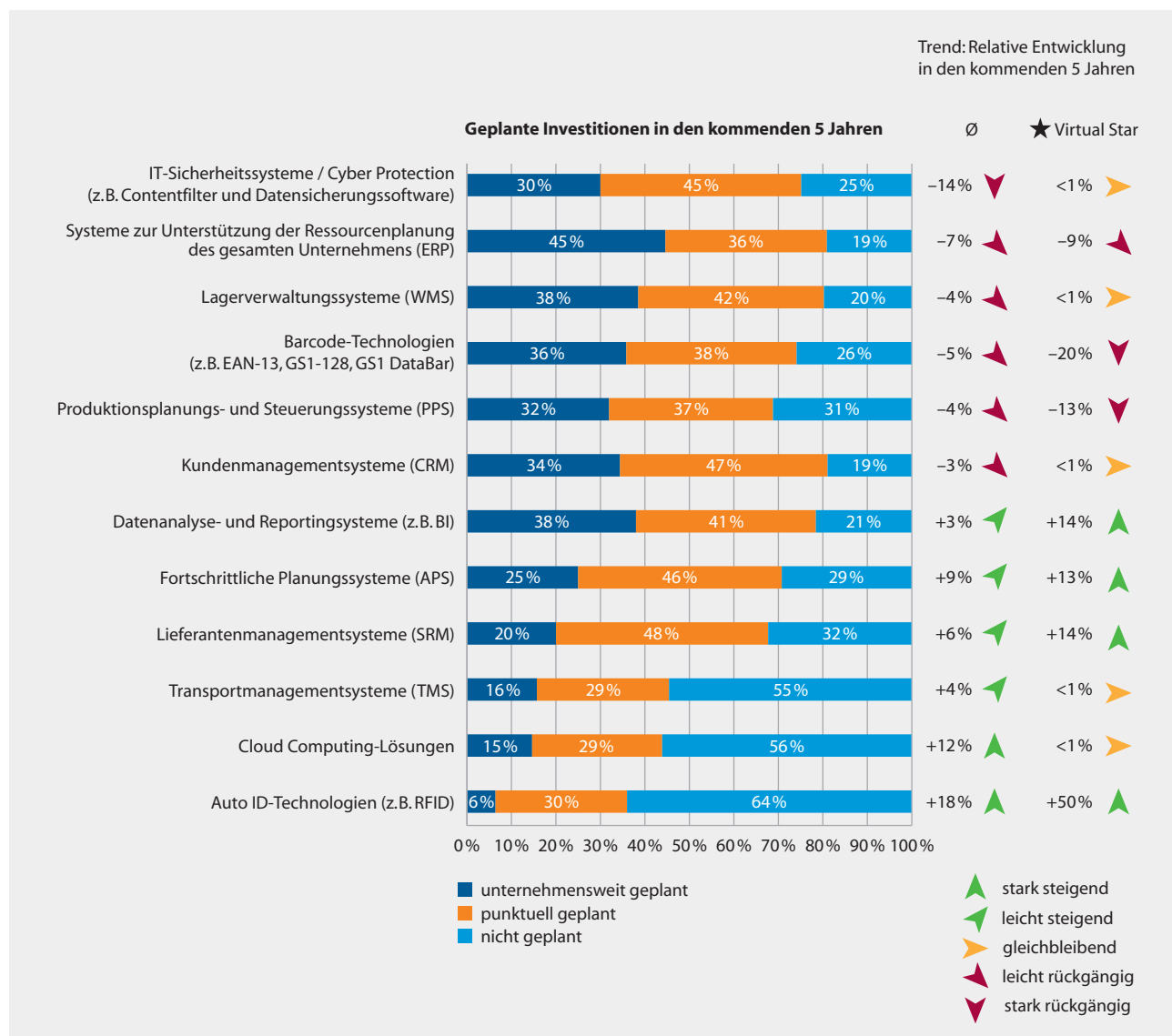


Abbildung 18: In den kommenden fünf Jahren anvisierte Investitionen in IT-Lösungen bzw. Technologien der Supply Chain bei Verladern

technologischen Neuerungen grössere Effizienzsteigerungen für die Supply Chain als bei den bereits etablierten Systemen.

Technologische Einbindung von Logistikdienstleistern

Die Einbindung von Logistikdienstleistern in die IT-Lösungen und Technologien ihrer Kunden, der Verlader, befindet sich noch in den Anfängen. Laut Selbsteinschätzung von Schweizer Logistikdienstleistern werden die Logistikunternehmen besonders stark bei Lagerverwaltungs- und Transportmanagementsystemen sowie Barcode-Technologien mit einbezogen (s. Abb. 19). Besonders wenig involviert sehen sich die Logistikdienstleister derzeit bei den Auto ID-Technologien und Cloud Computing-Lösungen ihrer Kunden. Das lässt sich möglicherweise darauf zu-

rückführen, dass diese Lösungen von Verladern selbst bisher kaum genutzt werden (s. Abb. 17). Ferner scheint noch unklar zu sein, wie die Logistikdienstleister technologisch und organisatorisch mangels Standards in solche Ansätze integriert werden können.

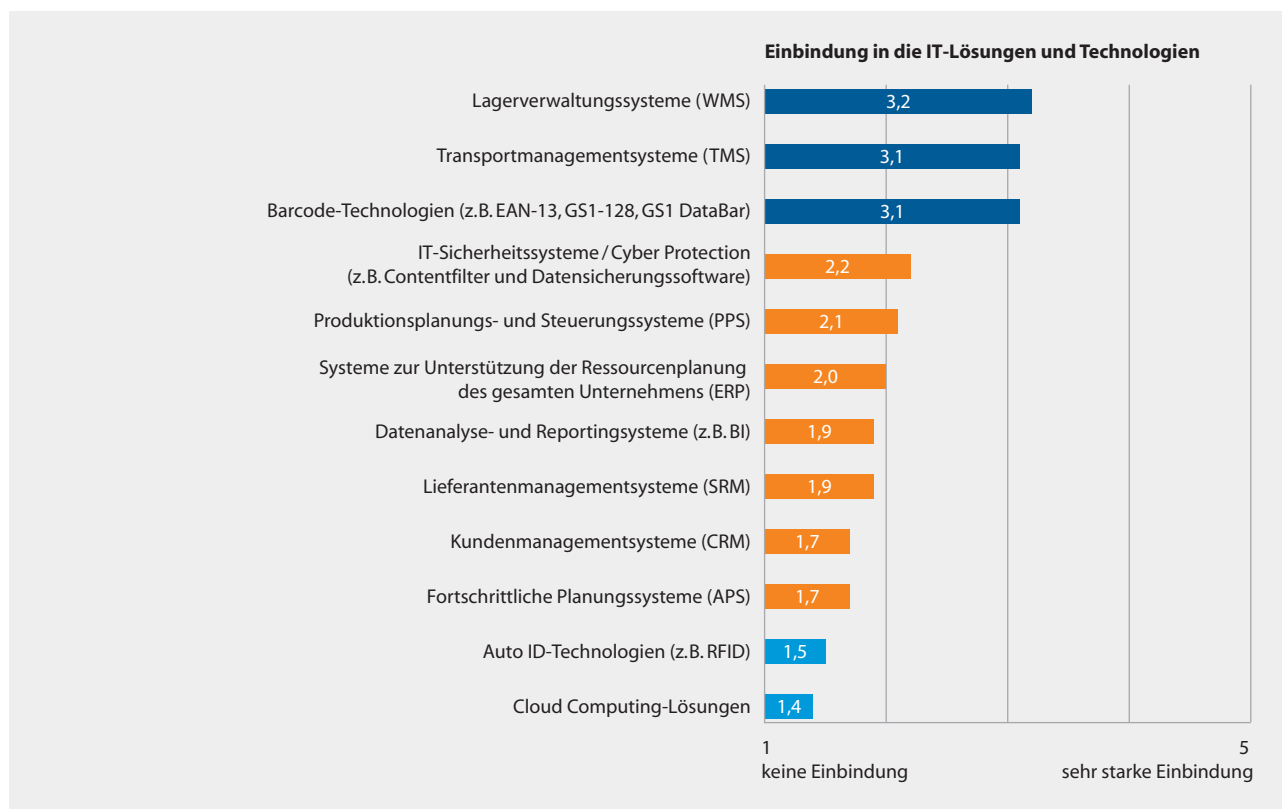


Abbildung 19: Einbindung von Schweizer Logistikdienstleistern in die IT-Lösungen und Technologien ihrer Kunden (Selbsteinschätzung von Logistikdienstleistern)

Big Data in Schweizer Supply Chains

Nicht zuletzt die jüngsten Enthüllungen über internationale Datenspionage haben das Thema «Big Data» ins Licht der öffentlichen Aufmerksamkeit gerückt – auch in der Schweiz. Sowohl in der IT-Branche als auch unter Anwendern in Wirtschaft, Wissenschaft und im öffentlichen Sektor gelten die neuen Möglichkeiten im Umgang mit grossen Datenvolumen als Innovationsthema. Auch in Logistik und Supply Chain Management existiert ein grosses Potenzial für Big Data-Anwendungen. Allerdings bestehen noch zahlreiche Unsicherheiten in Bezug auf den Begriff «Big Data» und die Reife von Big Data-Anwendungen. Dies zeigt eine Befragung des Logistikexpertenpanels von GS1 Schweiz im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015.

Der Begriff «Big Data»

Unter «Big Data» versteht man eine Reihe neuer Methoden und Technologien, die es ermöglichen, grosse Datenmengen zu erfassen, zu speichern und zu analysieren.¹⁶ Als Datengrundlage können sowohl strukturierte Daten (beispielsweise aus Warenwirtschaftssystemen) als auch unstrukturierte Daten dienen (beispielsweise Social Media- oder Wetterdaten). Aufgrund der starken Verzahnung von logistischen Prozessen mit Informationssystemen, der steigenden Komplexität und der automatisierten Erzeugung von Daten in der Logistik müssen IT-Systeme immer grössere Datenvolumen und komplexere Datenstrukturen verwalten. Zudem zeichnet sich ein steigender Bedarf an Echtzeitinformationen zur Entscheidungsunterstützung ab. Diese Entwicklungen in der Supply Chain führen dazu, dass bestehende Informations- und Planungssysteme zunehmend an ihre Grenzen stossen. Die Methoden und Systeme aus dem Bereich Big Data können hier Abhilfe schaffen.

Aktuelle Nutzung von Big Data-Anwendungen

Um Potenziale, Nutzungsmöglichkeiten und Herausforderungen von Big Data-Anwendungen in Schweizer Supply Chains aufzudecken, wurde im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, eine Befragung mit 99 Teilnehmern des Logistikexpertenpanels von GS1 Schweiz durchgeführt. Die Resultate zeigen, dass Big Data nicht nur eine Modeerscheinung im Sinne eines vorübergehenden Hypes darstellt, sondern langfristig in der Unternehmenspraxis verankert ist. Dennoch werden Big Data-Anwendungen bisher kaum eingesetzt. 64% der Teilnehmer gaben an, dass ihr Unternehmen aktuell keine Big Data-Anwendungen nutzt und dies auch nicht geplant ist (s. Abb. 20). Lediglich 8% der Umfrageteilnehmer haben in ihrem Unternehmen bereits funktionierende Big Data-Anwendungen im Einsatz.

Unter den Schweizer Logistikexperten lässt sich eine starke Verunsicherung hinsichtlich des Begriffs «Big Data» fest-

stellen: Obwohl ein Grossteil mit der Thematik «Big Data» vertraut ist (im Sinne von «Sie haben schon einmal etwas über Big Data gehört oder gelesen»), sind nur 16% der Befragten in der Lage, den Begriff auch zu definieren. Durch mediale Präsenz hat Big Data zwar einen gewissen Bekanntheitsgrad erlangt; es mangelt jedoch noch an einem tiefgreifenden Verständnis. Vermutlich bestehen Zweifel hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses von Big Data-Projekten. Ausserdem scheint der Druck in der Praxis noch nicht gegeben, sich mit diesem Thema im Rahmen eines Projekts auseinanderzusetzen.

Arten von Daten für Big Data-Anwendungen

Für den Grossteil der Teilnehmer ist Big Data kein wirklich neues Thema. Dennoch steckt die Entwicklung ihrer Meinung nach noch «in den Kinderschuhen» – und das, obwohl namhafte Hard- und Softwareanbieter bereits seit Jahrzehnten auf diesem Gebiet aktiv sind, beispielsweise mit ihren Business Intelligence-Lösungen. Trotz Zweifeln am Reifegrad von Big Data-Anwendungen sehen die Schweizer Logistikexperten grosse Verbesserungspotenziale durch deren Einsatz, sowohl für Unternehmen im Allgemeinen als auch speziell in Logistik und Supply Chain Management. Den grössten Mehrwert durch Big Data-Anwendungen versprechen sich die Befragten durch die Analyse von klassischen Daten aus dem eigenen Betriebsumfeld, beispielsweise ERP-,¹⁷ WMS-¹⁸ und Point of Sale-Daten (s. Abb. 21). Grund hierfür ist womöglich, dass dort das grösste, relativ leicht zugängliche Datenaufkommen ist. Unstrukturierte Datenquellen, z.B. von

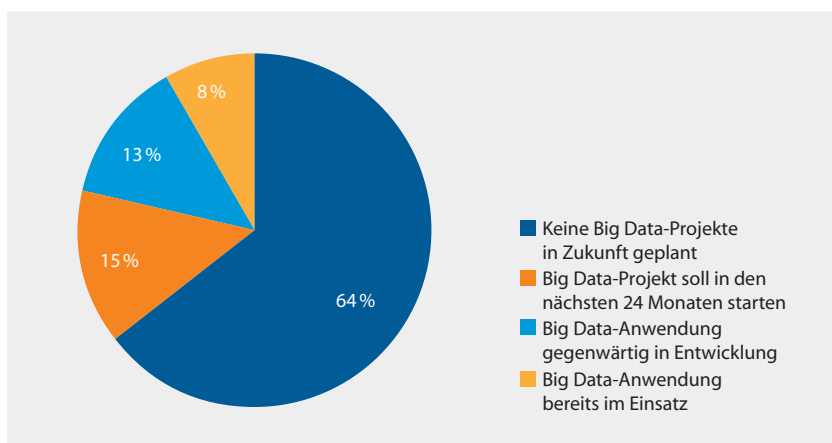


Abbildung 20: Aktuelle Involvierung in Big Data-Projekte

¹⁶ Deutscher Bundestag (2013): Aktueller Begriff Big Data.

Social Media-Plattformen, stehen bei den Logistikexperten hingegen weniger im Zentrum des Interesses.

Die entscheidende Rolle von Fachwissen in Big Data-Projekten

Als bedeutendste Herausforderungen bei der Implementierung von Big Data-Projekten gelten Fachkenntnis-, Integrations- und Kostenaspekte (s. Abb. 22). Klassische Projektmanagement-Herausforderungen wie Timing und die Aufmerksamkeit des Topmanagements werden hingegen als weniger kritisch gesehen. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass die eigentlich wertbrin-

genden Aufgaben bei Big Data-Projekten, wie die Interpretation von Daten, besonders schwierig sind und ein umfassendes, schwer erlangbares Spezialwissen in der Verarbeitung und Analyse grosser Datenmengen erfordern. Notwendig sind nicht nur die entsprechenden Anwendungen, sondern auch spezielle Datenanalyse-Experten. Hier zeichnet sich eine Lücke an ausgebildeten Fachkräften ab. Laut einer Untersuchung der Unternehmensberatung McKinsey werden allein in den USA bis zum Jahr 2018 zwischen 140 000 und 190 000 Personen mit den notwendigen analytischen Fähigkeiten fehlen, um

durch Big Data einen Mehrwert für ihre Unternehmen zu schaffen.¹⁹ Big Data bringt somit zwar zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten mit sich, ist in der Praxis jedoch noch nicht vollends angekommen. Die zukünftigen Entwicklungen hinsichtlich der Nutzung dieses Potenzials werden zeigen, inwiefern sich Big Data durchsetzen wird.

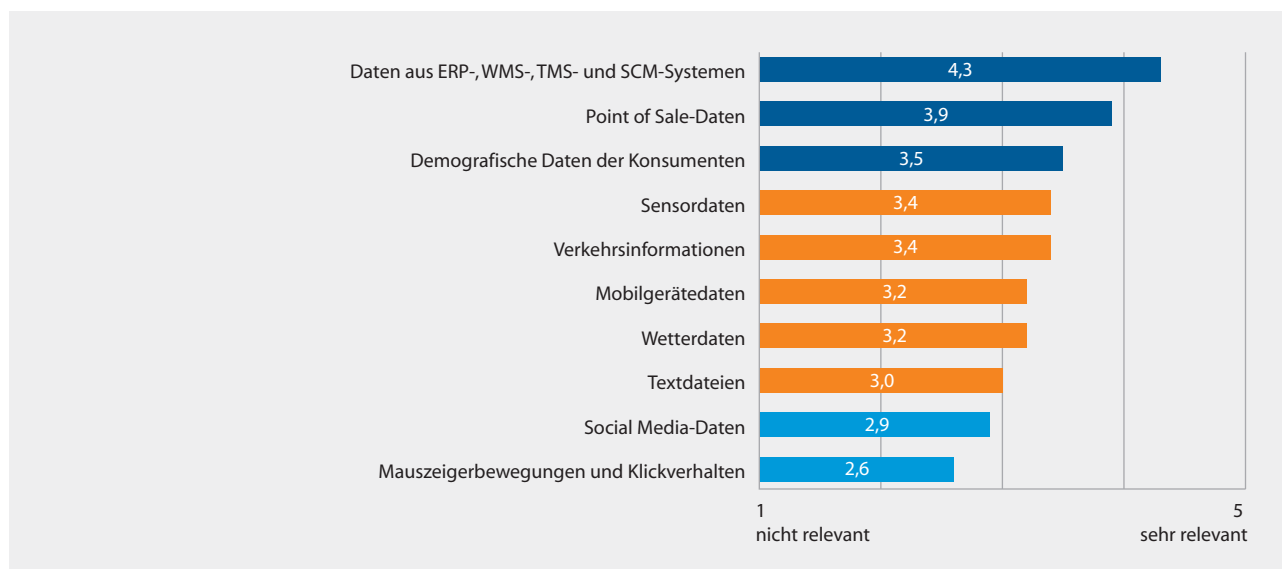


Abbildung 21: Relevante Arten von Daten für Big Data-Anwendungen

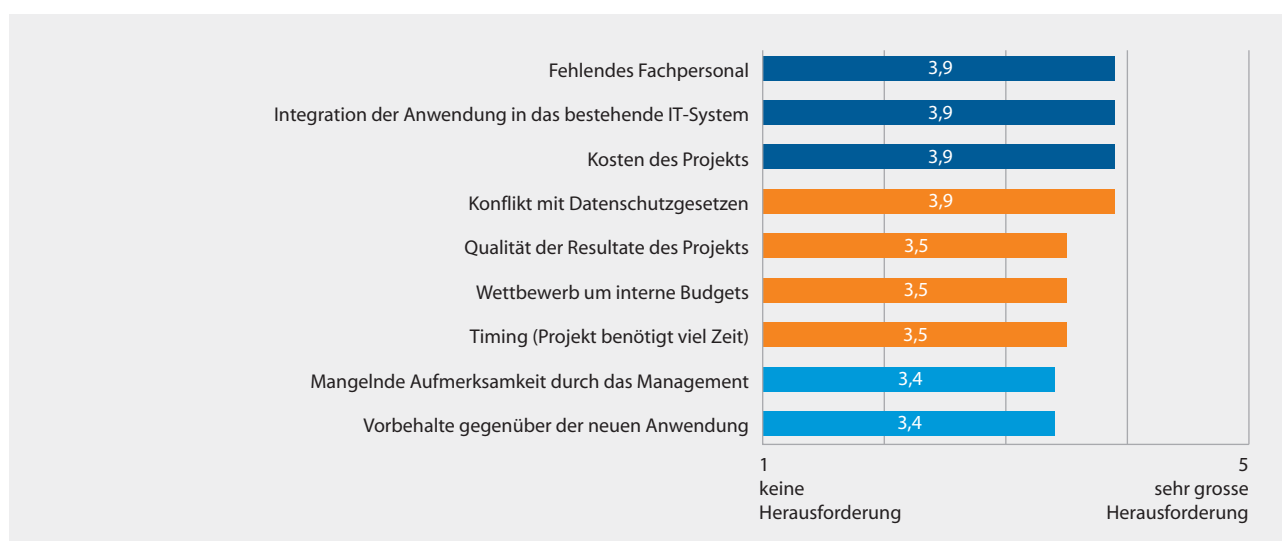


Abbildung 22: Herausforderungen in Bezug auf die Implementierung von Big Data-Projekten

¹⁷ ERP (Enterprise Resource Planning): Systeme zur Unterstützung der Ressourcenplanung des gesamten Unternehmens.

¹⁸ WMS (Warehouse Management System): Systeme für die Lagerverwaltung.

¹⁹ McKinsey (2011): Big data: The next frontier for innovation, competition, and productivity.

Personalmanagement in Schweizer Supply Chains

Mit einem Anteil von rund 6,5 % am Bruttoinlandprodukt gehört die Logistik zu den bedeutendsten Wirtschaftssektoren der Schweiz. Trends wie die zunehmende Globalisierung und Arbeitsteilung sowie anhaltendes Wachstum im E-Commerce kurbeln die Nachfrage nach Logistikleistungen an. In den vergangenen Jahren kam es daher zu einem kontinuierlichen Anstieg der Erwerbstätigen in den Schweizer Supply Chains. Auch in Zukunft ist mit einem steigenden Bedarf an regional verfügbaren und gut ausgebildeten Logistikfachkräften zu rechnen. Diese Situation ist zunehmend eine Herausforderung und könnte sich durch die Umsetzung der angenommenen Masseneinwanderungsinitiative möglicherweise noch verschärfen. Untersuchungen im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, gehen der Fachkräftesituation in der Supply Chain auf den Grund und beleuchten die aktuell angestossenen Massnahmen der Unternehmen im Personalbereich.

Im Jahr 2013 belief sich die Zahl der Beschäftigten in der Logistik der Eidgenossenschaft auf rund 177 000. Dies entspricht einem Anteil von knapp 4 % der Erwerbstätigen der Schweiz. Arbeitgeber sind sowohl verladende Industrie- und Handelsunternehmen als auch jegliche Modelle von Logistikdienstleistern. Aufgrund des anhaltenden Wachstums des Schweizer Logistik-

marktes ist auch mit einem Bedarf an Personal in der Supply Chain zu rechnen. Mittels einer Primärerhebung im Zuge der Logistikmarktstudie Schweiz, Band 2015, wurden die aktuelle und die künftig erwartete Fachkräftesituation in der Supply Chain näher beleuchtet. Gegenstand der Untersuchungen waren insbesondere Massnahmen, die zur Gewinnung, Entwicklung und Bindung

von Mitarbeitenden im Supply Chain-Bereich genutzt werden. Befragt wurden 182 Unternehmen (131 verladende Industrie- und Handelsunternehmen sowie 51 Logistikdienstleister), die auf dem Schweizer Markt aktiv sind. Um Handlungsempfehlungen aus den Umfrageergebnissen abzuleiten, wurde zusätzlich ein «Virtual Star» ermittelt. Er beschreibt den Durchschnittswert

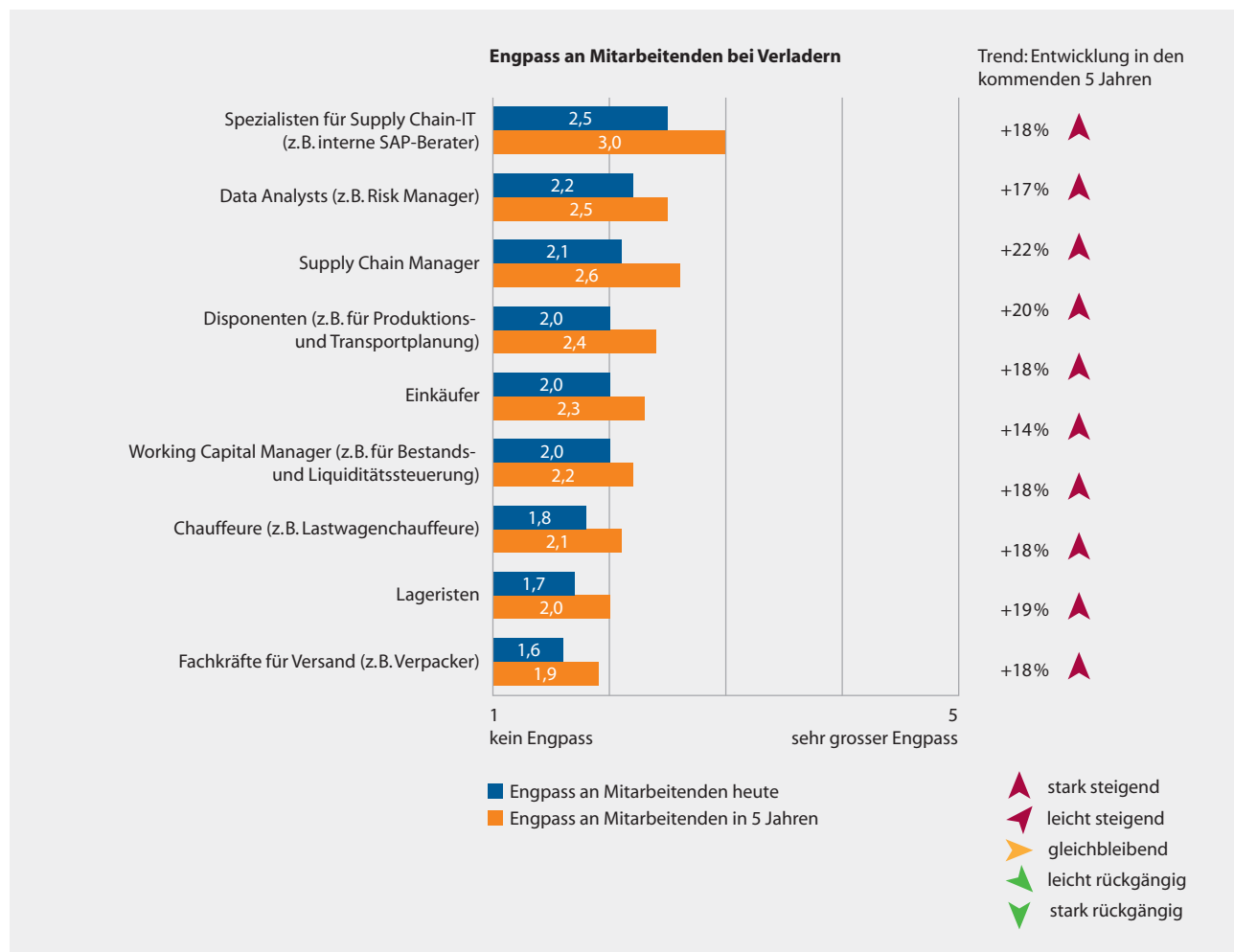


Abbildung 23: Engpässe in Supply Chain-relevanten Jobprofilen bei Verladern heute und in fünf Jahren

aus den Angaben von vier verladenden Unternehmen, die sich durch eine besonders hohe Mitarbeiterproduktivität, einen hohen Zielerreichungs- und Reifegrad in Bezug auf ihre Supply Chain sowie eine hohe Rendite auf das eingesetzte Kapital (ROCE, Return on Capital Employed) auszeichnen.

Fachkräftesituation in Supply Chain-relevanten Jobprofilen

Aktuell bestehen bei den meisten Supply Chain-relevanten Berufen keine grösseren spürbaren Engpässe an Fachpersonal. Das ergibt sich aus den Einschätzungen der Schweizer Verlager zur aktuellen Fachkräftesituation in ihrem Unternehmen. Am angespanntesten erachten sie die Lage bei Spezialisten für Supply Chain-IT, gefolgt von Data Analysts (s. Abb. 23). Dies lässt sich darauf zurückführen, dass es sich hier noch um zwei relativ neue Berufsbilder handelt. Zudem gewinnen IT-Lösungen und Technologien zunehmend an Bedeutung für das Management von

Supply Chains, was den Bedarf an entsprechend ausgebildeten Experten erhöht.

Eine klare Tendenz zeigt, dass bei Jobprofilen mit weniger benötigtem Fachwissen auch die Personalsituation bei den Verladern zunehmend unkritischer eingeschätzt wird. Insbesondere bei Chauffeuren, Lageristen und Fachkräften im Versand besteht laut den befragten Industrie- und Handelsunternehmen aus aktueller Sicht wenig Grund zur Sorge. In den kommenden fünf Jahren wird generell bei allen Supply Chain-relevanten Berufen mit einer sich zuspitzenden Fachkräftelage gerechnet. Mit einem Plus von 22% im Vergleich zum aktuellen Wert wird bei sogenannten «Supply Chain Managern» die grösste Verschärfung in der Personalsituation erwartet. Grund hierfür könnte einerseits die stärkere Fokussierung auf das unternehmensübergreifende Management von Wertschöpfungsnetzwerken sein, andererseits die noch verhaltene Etablierung des Berufs-

bildes des «Supply Chain Managers». Auch die Logistikdienstleister erwarten zukünftig einen Engpass an Logistikfachkräften. Hier stellen Chauffeure aktuell die knappste Personalressource dar (s. Abb. 24). Die Logistikunternehmen gehen zudem davon aus, dass es auch in den kommenden Jahren besonders an Chauffeuren mangeln wird. Möglicherweise liegt das daran, dass die Tätigkeit als Kraftfahrer zunehmend als ein weniger attraktives Berufsfeld gesehen wird.

Massnahmen zur Gewinnung, Entwicklung und Bindung von Mitarbeitenden im Supply Chain-Bereich

Um eventuellen Engpässen an Mitarbeitenden in der Supply Chain vorzubeugen, können sich Unternehmen zahlreicher Personalmanagement-Massnahmen bedienen. Fast zwei Drittel der befragten Industrie- und Handelsunternehmen setzen herkömmliche Ausschreibungen in Print- und Online-

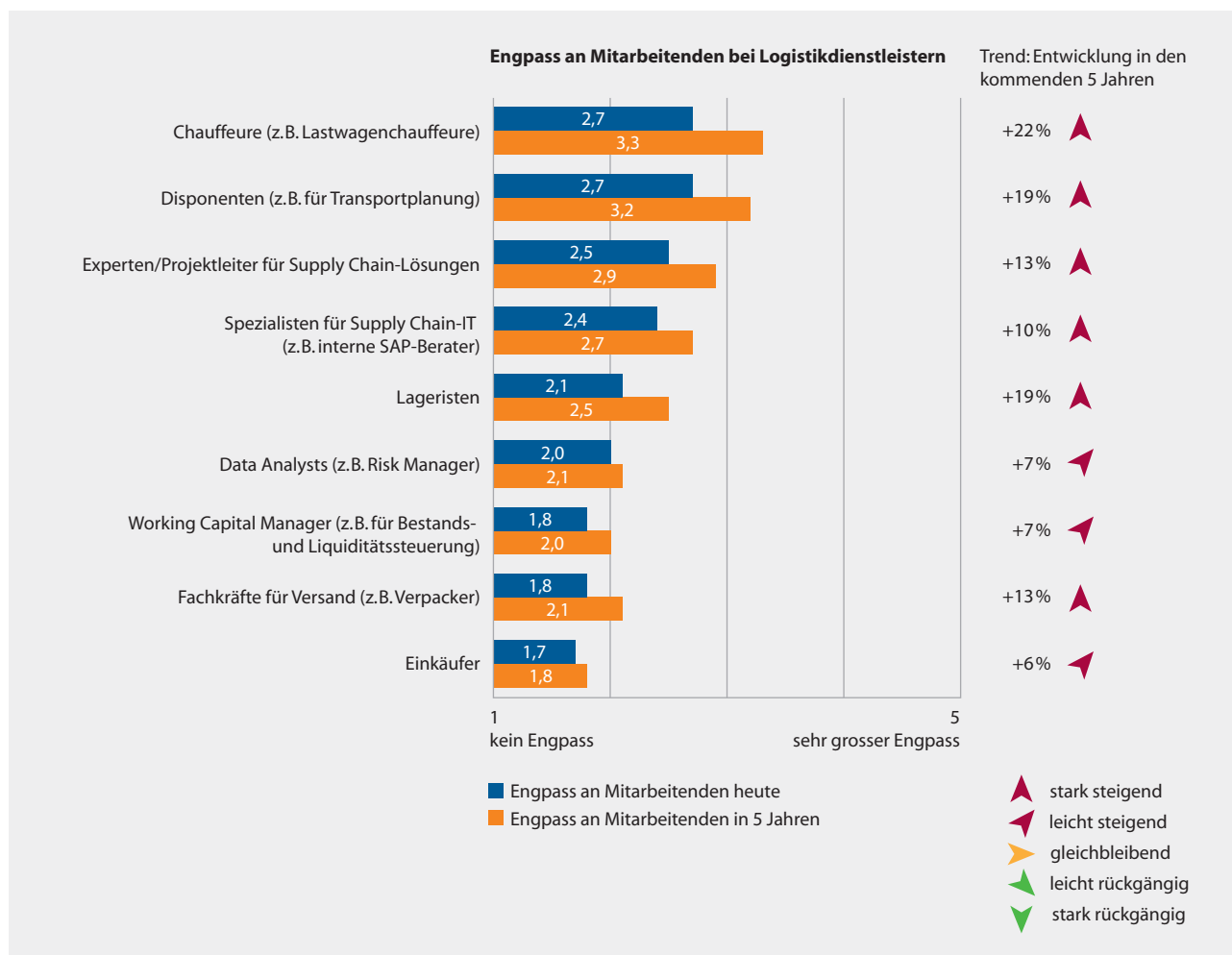


Abbildung 24: Engpässe in Supply Chain-relevanten Jobprofilen bei Logistikdienstleistern heute und in fünf Jahren

Die ganze Welt der Lagertechnik



Vom Behälter bis zum Hochregal – von der Planung bis zur Inbetriebnahme

Mehr Highlights der Lagerwelt: www.bito.ch

BITO
...oder wie lagerst Du?

 **M+R SPEDAG GROUP**
Logistics connecting continents®



Eine optimierte Lieferkette, basierend auf Qualität und Effizienz, ist eine Voraussetzung für den Erfolg eines Unternehmens. Wir sind Ihr verlässlicher Partner für Transport- und Logistiklösungen.

Worldwide Network. Skilled Professionals. Logistics connecting continents.

M+R Spedag Group AG
Kriegackerstrasse 91
4132 MuttENZ / Basel

+41 58 677 77 77
www.mrspedag.com

medien stark ein, um Fachkräfte im Supply Chain-Bereich zu gewinnen (s. Abb. 25). Interessanterweise nutzt der Virtual Star diese klassische Art der Ausschreibung kaum. Stattdessen setzt er deutlich stärker als der Durchschnitt der Verlager auf die Rekrutierung über soziale Medien und über Rekrutierungsereignisse an Hochschulen. Vor allem bei Nachwuchskräften kann diese Art der Personalgewinnung zielgruppengerechter sein. Folglich gibt es hier durchaus einen Impuls zum Umdenken. Für die Entwicklung und Bindung von Mitarbeitenden im Supply Chain-Bereich werden vorrangig interne

Schulungen und On-the-job Training genutzt. Zudem haben 80 % der befragten Unternehmen einen strukturierten Zielvereinbarungsprozess für alle Logistikverantwortlichen in ihrer Organisation. Berufliche Qualifikationen, beispielsweise Six Sigma-Zertifizierungen, werden hingegen relativ wenig und meist nur punktuell gefördert.

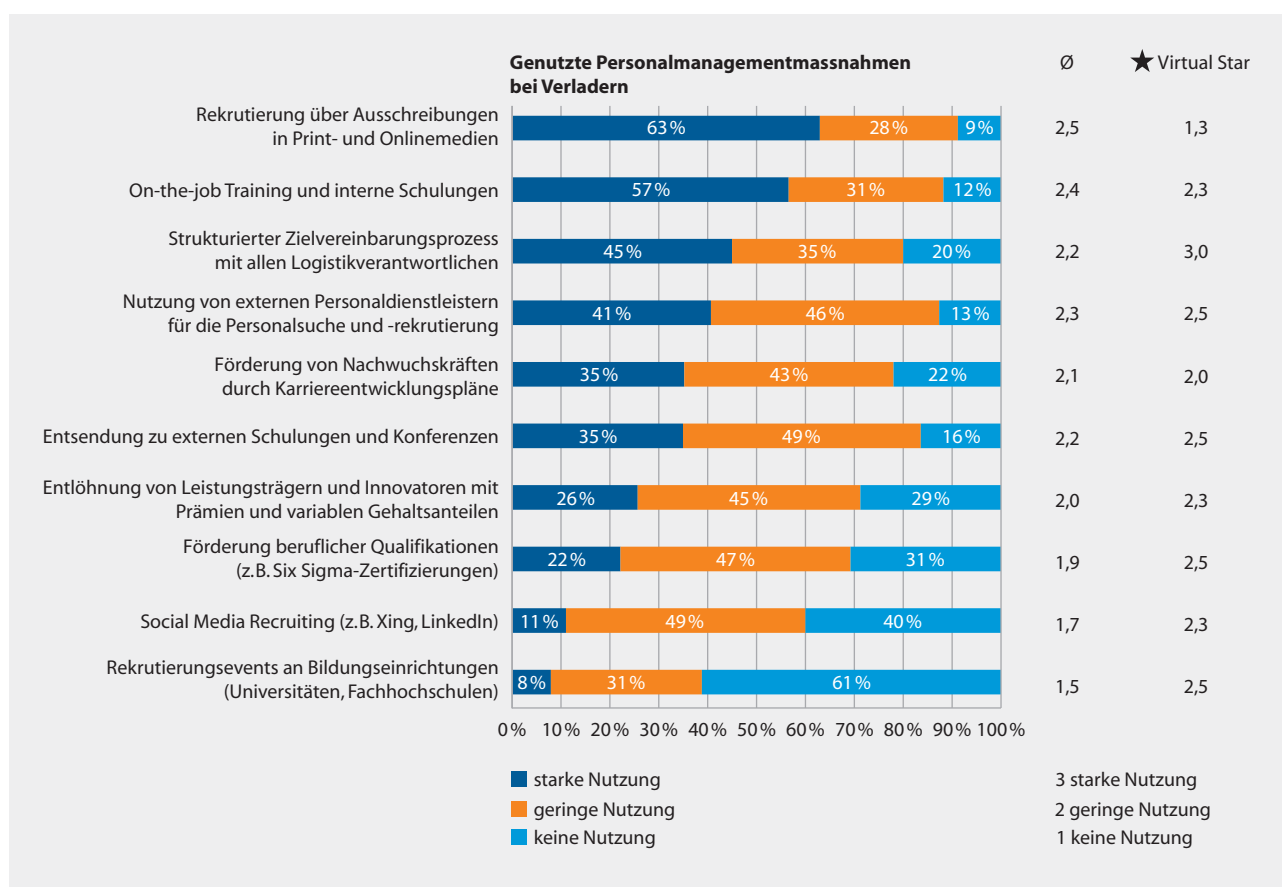


Abbildung 25: Personalmanagement-Massnahmen zur Gewinnung, Entwicklung und Bindung von Mitarbeitern für Tätigkeiten im Supply Chain-Bereich bei Verladern

Branchenindex



ABB Technikerschule, Baden
Höhere Fachschule HF
für eidg. anerkannte Bildungsgänge

ABB Technikerschule
Wiesenstrasse 26
5400 Baden
Schweiz
Tel. +41 (0)58 585 33 02
Fax +41 (0)58 585 36 68
sekretariat@abbts.ch
www.abbts.ch

Bildungsgang an der ABB Technikerschule zum/zur Dipl. Techniker/in HF Fachrichtung Logistik.
Die Bildungsgänge gehören zu den höchsten Berufsabschlüssen im Nichthochschulbereich.



Agility Logistics AG
St. Jakobs-Strasse 220
4002 Basel
Schweiz
Tel. +41 (0)61 316 51 51
Fax +41 (0)61 313 55 57
switzerland@agility.com
www.agility.com

Agility bietet integrierte Supply Chain-Lösungen für kleine, mittlere und grosse Kunden aus den verschiedensten Branchen, insbesondere Pharma/Chemie, Maschinenbau, Nahrungsmittel und Retail. Der Logistikspezialist bietet aus einer Hand Warehousing, Strassen-, See- und Luftfrachtdienstleistungen – persönlich, integriert und massgeschneidert.



agiplan AG
Aubrigstrasse 23
8645 Rapperswil-Jona
Schweiz
Tel. +41 (0)55 212 12 12
Fax +41 (0)55 212 12 13
ke@agiplan.ch
www.agiplan.ch

Für ihre Kunden optimiert, gestaltet und realisiert das Team der agiplan ag Logistiksysteme nach deren Wünschen und individuellen Bedürfnissen. Unsere Kernkompetenzen liegen in der strategischen, taktischen und operativen Logistik, der Implementierung, Simulation, Visualisierung und Animation sowie in logistischen Prozessen in 3D.



Alloga AG
Buchmattstrasse 10
3401 Burgdorf
Schweiz
Tel. +41 (0)58 851 45 05
Fax +41 (0)58 851 46 00
andrea.schluep@alloga.ch
www.alloga.ch

Alloga bietet Pharma- und Healthcare-Unternehmen eine breite Palette spezialisierter Logistikdienstleistungen an (Prewholesale).



ALSO Schweiz AG
Meierhofstrasse 5
6032 Emmen
Schweiz
Tel. +41 (0)41 266 11 11
urs.vonins@also.com
www.also.com

Als Schweizer Marktführer in den Branchen IT, Unterhaltungselektronik und Telekommunikation entwickelt und betreibt die ALSO Schweiz AG für ihre Kunden kombinierte Handels- und Logistiklösungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.



Berufsbildungszentrum Dietikon
Schöneeggstrasse 12
8953 Dietikon
Schweiz
Tel. +41 (0)44 745 84 84
Fax +41 (0)44 745 84 74
sekretariat@bzd.ch
www.bzd.ch

Das Kompetenzzentrum Logistik bietet Ihnen alles unter einem Dach, was für Ihre persönliche Karriere wichtig ist. Nachholbildung bis HF-Logistik – starten Sie durch ...



BITO-Lagertechnik, Bittmann AG
Industriestrasse 11
6343 Rotkreuz
Schweiz
Tel. +41 (0)44 790 20 64
Fax +41 (0)44 790 43 28
info@bito.ch
www.bito.ch

BITO ist auf Lager- und Betriebseinrichtungen sowie auf Kommissioniertechnik spezialisiert. Wir bieten Regale und Regalsysteme, Lager- und Kommissioniersysteme, Kästen und Behälter sowie Lagereinrichtungen und Zubehör für alle Branchen. Die Kunden erhalten selbst entwickelte und hergestellte Standardprodukte und projektspezifische Lösungen.



BLS Cargo
 Bollwerk 27
 3001 Bern
 Schweiz
 Tel. +41 (0)58 327 28 44
 Fax +41 (0)58 327 28 60
 stefanie.burri@bls.ch
 www.blscargo.ch

BLS Cargo ist das führende Schienengüterverkehrsunternehmen im Alpen transit durch die Schweiz: Transit-, Binnen-, Import- und Exportverkehre auf der Schiene. Auf dem gesamten Normalspurnetz der Schweiz und im grenznahen Ausland bietet BLS Cargo Leistungen an.



Brisoft AG
 Schäferweg 16
 4019 Basel
 Schweiz
 Tel. +41 (0)61 639 20 20
 Fax +41 (0)61 639 20 99
 info@brisoft.ch
 www.brisoft.ch

Die Brisoft AG ist ein unabhängiges und führendes Unternehmen in den Bereichen Intralogistik und Systems Automation. Automation, Beratung und Planung, IT-Lösungen, Lager- und Fördertechnik.



BVS Verpackungs-Systeme AG
 Rütistrasse 22
 8952 Schlieren
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 755 50 00
 Fax +41 (0)44 730 04 75
 l.marchioni@bvsag.ch
 www.bvsag.ch

Die Firmen BVS Verpackungs-Systeme AG und BVS Verpackungs-Systeme GmbH sind internationale Anbieter einer Vielzahl an Materialien, Systemen, Lösungen und Services.

CAMION TRANSPORT



CAMION TRANSPORT AG
 Hubstrasse 103
 9501 Wil
 Postfach 840
 Schweiz
 Tel. +41 (0)71 929 24 24
 Fax +41 (0)71 929 24 27
 info@camiontransport.ch
 www.camiontransport.ch

CAMION TRANSPORT beschäftigt an 14 Standorten 1000 Mitarbeiter und verfügt über 500 Fahrzeuge. CT setzt mit dem dualen System Schiene/Strasse auf ökologische Transporte.



Cantaluppi & Hug AG
 Freudenbergstrasse 142
 8044 Zürich
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 366 66 66
 Fax +41 (0)44 366 66 60
 sales@chsoft.ch
 www.chsoft.ch

Die Cantaluppi & Hug AG entwickelt seit 25 Jahren führende Transportsoftware-Lösungen für die Logistik.



cargopack tägi ag
 Schiffmühlestrasse 8
 5417 Untersiggenthal
 Schweiz
 Tel. +41 (0)56 298 55 00
 t.zerwes@cargopacktaegi.ch
 www.cargopacktaegi.ch

cargopack tägi ag ist der führende Dienstleistungspartner der Schweizer Exportindustrie für intelligente und umfassende Exportverpackungslösungen.



DACHSER Spedition AG
 Althardstrasse 355
 8105 Regensdorf
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 872 11 00
 Fax +41 (0)44 872 11 89
 dachser.regensdorf@dachser.com
 www.dachser.ch

Dachser gehört zu den Weltmarktführern im Bereich Systemlogistik. Ein lückenloses, globales Transportnetzwerk und beispielgebende IT-Lösungen sorgen für die weltweit intelligenteste Kombination und Integration logistischer Netzkompetenzen.



Dataphone AG
 Schaffhauserstrasse 611
 8052 Zürich
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 200 40 00
 Fax +41 (0)44 200 40 33
 info@dataphone.ch
 www.dataphone.ch

Die Dataphone AG entwickelt, vertreibt, installiert und wartet Lösungen mit mobiler Datenerfassung für die Logistik.

IMMER IN BEWEGUNG



Gilgen Logistics entwickelt massgeschneiderte Komplettlösungen mit Eigenprodukten für die In-house Logistik. Kunden aus Dienstleistung, Handel und Industrie schätzen unsere Kompetenz - und dies seit mehr als 35 Jahren.

Was auch immer Sie bewegen wollen - wir steuern, kontrollieren und optimieren Materialflüsse in der gesamten Intra-logistik.

Unsere Garantie: Hochwertige Qualitätsprodukte sowie ein erstklassiger Kundendienst.

Logistik-Gesamtsysteme aus einer Hand

- Behälter- und Stückgutfördersysteme mecom®
- Rollbehälter- und Palettenfördersysteme
- Lager- und Kommissioniersysteme
- Lagerverwaltungs- und Materialflusssysteme
- Verladesysteme
- Modernisierung und Retrofit



www.gilgen.com / info@gilgen.com

Gilgen Logistics AG, Wangentalstrasse 252, CH-3173 Oberwangen
Tel. +41 31 985 35 35, Fax +41 31 985 35 36

Gilgen Logistics GmbH, Hauert 20, D-44227 Dortmund
Tel. +49 231 9750 5010, Fax +49 231 9750 5040

AST FISCHER
EXCELLENCE IN NEW MEDIA AND PRINT

Ihr kompetenter Partner für elektronische und gedruckte Publikationen.

Medienvorstufe



Publikationssysteme



Digital Publishing



Zeitschriften



Produktion



Beratung



AST & FISCHER AG

Seftigenstrasse 310

CH-3084 Wabern

Telefon 031 963 11 11

www.ast-fischer.ch



DPD (Schweiz) AG
Mülibachstrasse 41
8107 Buchs ZH
Schweiz
Tel. 0848 373 373
info@dpd.ch
www.dpd.ch

DPD Schweiz ist der Spezialist für Ihren Express- und Paketversand. Unser Angebot umfasst erstklassige Lösungen für den schnellen und zuverlässigen Versand innerhalb der Schweiz und in über 230 Länder.

DR. ACÉL & PARTNER AG
Internationale Beratung für Logistik Management

Dr. Acél & Partner AG
Aargauerstrasse 1
8048 Zürich
Schweiz
Tel. +41 (0)44 447 20 60
Fax +41 (0)44 447 20 69
acel@acel.ch
www.acel.ch

Logistikberatung durch die Dr. Acél & Partner AG steht für Produktions-, Beschaffungs- und Distributionsoptimierung. Sie umfasst auch die ganzheitliche Unternehmensentwicklung, Process Reengineering, Standortfragen, Kapitalrentabilität usw. Mit bewährten Methoden entstehen für jeden Kunden individuelle und nachhaltige Lösungen.



egolf verpackungs ag
Vulkanstrasse 122
8048 Zürich
Schweiz
Tel. +41 (0)44 437 90 90
Fax +41 (0)44 437 90 95
info@egolfverpackungsag.ch
www.egolfverpackungsag.ch

egolf verpackungs ag ist ein auf Transport- und Exportverpackungen spezialisiertes Unternehmen. Ein vielseitiges Dienstleistungsprogramm und eine grosse Produktpalette erleichtern jedem Kunden den Versand seiner Güter.



Ernst Böhlen Logistik AG
Industriestrasse 17
4922 Bützberg
Schweiz
Tel. +41 (0)62 958 88 88
Fax +41 (0)62 958 88 38
info@erbo.ch
www.erbo-logistics.ch

Logistik, insbesondere der Betrieb von Verteilzentren und Lagerhäusern, die Durchführung von logistischen Aufgaben und die Beratung Dritter, ferner die Verpackung, der Transport und die Verteilung von Gütern.



Fachhochschule Nordwestschweiz, Hochschule für Technik
Steinackerstrasse 5
5210 Windisch
Schweiz
Tel. +41 (0)56 202 99 55
weiterbildung.technik@fhnw.ch
www.maslogistik.ch

Das Studium MAS ILM ist der Karriereschritt für Persönlichkeiten aus Logistik, Operations und Beschaffung: praxisorientiert und anspruchsvoll. Der MAS ILM ist ein berufsbegleitendes Nachdiplomstudium an der FHNW für Führungskräfte aus Logistik, Operations und Beschaffung.



FOCO Lager- und Fördertechnik AG
Weidenstrasse 2
4147 Aesch
Schweiz
Tel. +41 (0)61 756 26 00
info@foco.ch
www.foco.ch

Die FOCO Lager- und Fördertechnik AG zeichnen über 60 Jahre Erfahrung aus. In der Schweiz gehört das Unternehmen zu den anerkannten und gut vernetzten Lager- und Förderanlagen-Lieferanten. Anlageprojekte in unterschiedlichsten Grössen und mit individuellsten Ansprüchen werden durch das FOCO-Team realisiert.



Frei Fördertechnik AG
Schwarzbachstrasse 26
3113 Rubigen
Schweiz
Tel. +41 (0)31 720 56 56
Fax +41 (0)31 720 56 55
info@ffag.ch
www.ffag.ch

Die Frei Fördertechnik AG bietet Ihnen ganzheitliche Lösungen vom einzelnen Förderband bis hin zur komplexen Gesamtanlage.



Frigosuisse AG
Industriestrasse 21
4313 Möhlin
Schweiz
Tel. +41 (0)61 855 41 11
Fax +41 (0)61 855 41 22
hanspeter.harnisch@frigosuisse.ch
www.frigosuisse.ch

Die Frigosuisse AG bietet als Spezialistin für temperaturgeführte Lagerung und Logistik alle Dienstleistungen aus einer Hand.



Galliker Transport AG
Kantonsstrasse 2
6246 Altshofen
Schweiz
Tel. +41 (0)62 748 80 80
Fax +41 (0)62 748 80 70
pirmin.trachsel@galliker.com
www.galliker.com

Galliker Transport AG betreibt ein komplexes Logistik-Netzwerk mit diversen Niederlassungen im Ausland. Unsere Aktivitäten beinhalten nationale und internationale Transporte sowie Warehousing Services.



Gebrüder Weiss AG
Werftstrasse 1
9423 Altenrhein
Schweiz
Tel. +41 (0)58 458 55 55
Fax +41 (0)58 458 54 90
norbert.blenk@gw-world.com
www.gw-world.ch

Wir machen Ihre Logistik zu einem entscheidenden Wettbewerbsvorteil.
GW bewegt – Waren, Menschen, Emotionen.



Georg Utz AG
Augraben 2–4
5620 Bremgarten
Schweiz
Tel. +41 (0)56 648 77 11
Fax +41 (0)56 648 79 12
info.ch@utzgroup.com
www.utzgroup.com

Utz ist ein weltweit tätiges Schweizer Unternehmen, das seinen Kunden überlegene, umweltgerechte Lösungen und Produkte zum Lagern, Fördern, Kommissionieren und Transportieren anbietet.



Gigaton GmbH
Lilienthalstrasse 12
68519 Heddesheim
Deutschland
Tel. +49 6203 8402 0
Fax +49 6204 987 557
georg_moebius@gigaton.de
www.gigaton.de

Die Gigaton GmbH ist ein führender Anbieter für standardisierte Lagerverwaltungssysteme mit besonderer Ausrichtung auf Logistikdienstleistungen.



GILGEN LOGISTICS AG
Wangentalstrasse 252
3173 Oberwangen
Schweiz
Tel. +41 (0)31 985 35 35
Fax +41 (0)31 985 35 36
info@gilgen.com
www.gilgen.com

Die international tätige Gilgen Logistics ist eine führende Anbieterin von Gesamtsystemen für die In-house-Logistik. Ihre Kernkompetenzen umfassen Fördersysteme, Lagersysteme, Automatisierung, IT-Lösungen, Verladesysteme, Spezialgeräte und den Kundendienst.



Graber AG
Sarmenstorferstrasse 31
5615 Fahrwangen
Schweiz
Tel. +41 (0)56 676 64 00
Fax +41 (0)56 676 64 01
graber@graber.ch
www.graber.ch

Die Kernkompetenzen der Firma Graber umfassen die Planung und den Bau von Förder- und Automatisierungsanlagen, die Kundenauftragsfertigung und die Herstellung und Installation des Pferdeaufbands Mustang 2200.



GS1 Schweiz
Länggassstrasse 21
3012 Bern
Schweiz
Tel. +41 (0)58 800 75 00
Fax +41 (0)58 800 75 99
franco.miani@gs1.ch
www.logistikausbildung.ch

Der Geschäftsbereich GS1 Academy von GS1 Schweiz versorgt die Wirtschaft – über ein interessantes und topaktuelles Bildungsangebot im Bereich Logistik/SCM – mit ausgewiesenen Fach- und Führungskräften.



GS1 Schweiz
Länggassstrasse 21
3012 Bern
Schweiz
Tel. +41 (0)58 800 72 00
Fax +41 (0)58 800 72 99
systemberatung@gs1.ch
www.gs1.ch

Beratung und Planung
Barcode
RFID
Supply Chain Management
Tracking & Tracing

HW-REGALE AG

HW-REGALE AG
 Riedgrabenstrasse 10
 Postfach 121
 8153 Rümlang
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 817 60 50
 Fax +41 (0)44 817 34 24
 info@hw-regale.ch
 www.hw-regale.ch

HW-Regale AG – Bei uns kaufen Sie Ordnung und Platzgewinn mit System! Mit qualitativ hochstehenden, modularen Regalsystemen decken wir den Bedarf vom Allzweckregal bis zum palettenkonformen Hochregallager.

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



IAS Institut für Angewandte Simulation (ZHAW)
 Grüental
 8820 Wädenswil
 Schweiz
 Tel. +41 (0)58 934 58 01
 marcel.burkhard@zhaw.ch
 www.ias.zhaw.ch

Modellierung, Simulation und Optimierung sind die Arbeitsschwerpunkte des Instituts für Angewandte Simulation. Wir verwenden Methoden und Algorithmen aus der Grundlagenforschung, um in aktuellen Problemstellungen neue Lösungsansätze zu entwickeln und mit modernsten Techniken und Werkzeugen umzusetzen.



ICS Identcode Systeme AG
 Sophie-Guyer-Strasse 9
 8330 Pfäffikon
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 952 44 44
 Fax +41 (0)44 952 44 00
 info@identcode.ch
 www.identcode.ch

ICS Identcode Systeme AG ist ein führender Systemintegrator in den Bereichen Mobile Computing, WLAN-Infrastruktur, Labeling, Identification und RFID-Lösungen.

Zürcher Hochschule
für Angewandte Wissenschaften



IDP – Institut für Datenanalyse und Prozessdesign (ZHAW)
 Rosenstrasse 3
 8401 Winterthur
 Schweiz
 Tel. +41 (0)58 934 78 05
 Fax +41 (0)58 935 78 05
 juerg.hosang@zhaw.ch
 www.idp.zhaw.ch

Das IDP ist in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Dienstleistung, Lehre und Weiterbildung tätig. Als Kompetenzzentrum für Systemmodellierung, Prozessoptimierung und Statistik arbeitet es in einem breiten Spektrum von Anwendungsgebieten.



ID-Systems AG
 Sägeweg 7
 2557 Studen
 Schweiz
 Tel. +41 (0)32 374 71 11
 Fax +41 (0)32 374 71 10
 m.schneider@idsystems.ch
 www.idsystems.ch

Das Angebot von ID-Systems ist eine wichtige Stütze für die Automatisierung von Produktion, Materialfluss, Kommissionierung, Lagerwirtschaft und Logistik. Es umfasst u.a. mobile Datenerfassung, Barcode-2D-Codeleser, Hochleistungs- und kamerabasierte Codeleser, Scannerlösungen für Postdienste und Vertriebszentren, Lichtschranken, Sicherheitslichtgitter.



IE Industrial Engineering Zürich AG
 Wiesenstrasse 7
 8008 Zürich
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 389 86 00
 Fax +41 (0)44 389 86 01
 zuerich@ie-group.com
 www.ie-group.com

Die IE Industrial Engineering bietet als langjähriger Spezialist Lösungen für alle Anliegen rund um ein Industriebauvorhaben an.



Jungheinrich AG
 Holzikerstrasse 5
 Postfach
 5042 Hirschthal
 Schweiz
 Tel. +41 (0)62 739 31 00
 Fax +41 (0)62 739 32 99
 info@jungheinrich.ch
 www.jungheinrich.ch

Mit einem umfassenden Programm an Flurförderzeugen, Regalen, Logistiksystemen und Dienstleistungen bietet Jungheinrich massgeschneiderte «Allround-Lösungen» für das Stapeln, Transportieren, Lagern und Kommissionieren.



Kaiser Industrie-Automation AG
 Nordringstrasse 9
 4702 Oensingen
 Schweiz
 Tel. +41 (0)62 388 30 50
 Fax +41 (0)62 388 30 55
 info@kaiser-ag.ch
 www.kaiser-ag.ch

Die Kaiser Industrie-Automation AG entwickelt für Ihr Unternehmen mit Ihren Prozessen durch zukunftsweisende Technologien und exzellentes Business-Know-how Ihre Systemlösung.





Kardex Systems AG
Chriesbaumstrasse 2
8604 Volketswil
Schweiz
Tel. +41 (0)44 947 61 11
info.remstar.ch@kardex.com
www.kardex-remstar.com

Kardex Remstar ist ein führender Anbieter von dynamischen Lager- und Bereitstellungssystemen.



KIFA AG
Kapellstrasse 6
8355 Aadorf
Schweiz
Tel. +41 (0)52 368 41 21
Fax +41 (0)52 368 41 41
info@kifa.ch
www.kifa.ch

Die nationale wie auch internationale Ausrichtung macht die KIFA AG zum kompetenten Partner im Verpackungsbereich. Neben Standardprodukten und individuellen Verpackungen gehört der Verpackungsservice zu den grossen Stärken des Unternehmens.



KNAPP AG
Güter-Knapp-Strasse 5-7
8075 Hart bei Graz
Österreich
Tel. +43 316 495 0
Fax +43 316 491 395
sales@knapp.com
www.knapp.com

KNAPP bietet vom Consulting und Engineering über die Montage bis hin zum umfassenden Customer Support alles, was für die Modernisierung oder Neugestaltung eines Distributionslagers in Handel und Industrie erforderlich ist.



Kühne + Nagel AG
Feldeggstrasse 5
Postfach 635
8152 Glattbrugg
Schweiz
Tel. +41 (0)44 866 81 75
Fax +41 (0)44 866 81 79
info.glattbrugg@kuehne-nagel.com
www.kn-portal.com

Kühne + Nagel Schweiz bietet seinen Kunden ein umfassendes Dienstleistungsportfolio im Logistikbereich, ermöglicht durch engagierte Mitarbeiter und moderne IT-Systeme.



Lagerhäuser Aarau AG
Postfach
5001 Aarau
Schweiz
Tel. +41 (0)62 836 07 07
Fax +41 (0)62 836 07 39
info@la-aarau.ch
www.la-aarau.ch

Temperaturgeführte Lagerbereiche, Lagerung von Standard- und abweichenden Palettenformaten, Kommissionierung, Co-Packing/Preismarking, Etikettieren, Umpackarbeiten, Erstellen von Displays, umweltgerechte Entsorgung



Linde Material Handling Schweiz AG
Alte Dübendorferstrasse 20
8305 Dietlikon
Schweiz
Tel. +41 (0)44 835 23 00
info@linde-mh.ch
www.linde-mh.ch

Gabelstapler, Fördertechnik, Flurfördermittel, Dienstleistungen im Logistikbereich



M+R SPEDAG Gruppe
Kriegackerstrasse 91
4132 Muttenz
Schweiz
Tel. +41 (0)58 677 77 77
info@mrspedag.ch
www.mrspedag.ch

Die M+R SPEDAG Gruppe ist ein führendes Unternehmen der Schweizer Logistikindustrie. Seit über achtzig Jahren bieten wir eine hohe Kompetenz als Speditions- und Logistikdienstleister auf allen Verkehrsträgern, mit eigenen Büros und Partnern rund um den Globus.

MIEBACH LOGISTIK
Berater und Ingenieure

Miebach Consulting AG
Bahnhofstrasse 28
6301 Zug
Schweiz
Tel. +41 (0)41 710 34 53
zug@miebach.com
www.miebach.com

Das Hauptziel der Miebach Gruppe ist das Entwickeln und Realisieren von «Best in Class»-Lösungen für unsere Kunden, um Supply Chain-Exzellenz und nachhaltige Wettbewerbsvorteile zu erreichen.



Konzipieren. Realisieren. Optimieren.

**Logistik ist unsere Leidenschaft,
Ihr Erfolg unsere Messlatte.**

Konzipieren. Realisieren.

agiplan ag
Aubrigstrasse 23
CH-8645 Rapperswil-Jona
phone +41 55 212 12 12
fax +41 55 212 12 13
email info@agiplan.ch

Willkommen auf www.agiplan.ch ►



Lagertechnik

auf die Sie bauen können.

Beratung Planung Montage Service

- Archivanlagen
- Kragarmregale
- Palettenregale
- Tablarregale
- Schutzeinrichtungen
- Garderoben
- Lagerbühnen
- Industrietore



FOCO Lager- und Fördertechnik AG 4147 Aesch
Telefon 061 756 26 00 — Telefax 061 756 26 56
E-mail: info@foco.ch — Internet: www.foco.ch

Die meisten unserer Standard-Produkte sind
ab unserem Lager in Aesch erhältlich.



Planzer Transport AG
 Lerzenstrasse 14
 8953 Dietikon
 Schweiz
 Tel. +41 (0)44 744 64 64
 Fax +41 (0)44 744 64 40
 darbolaez@planzer.ch
 www.planzer.ch

Transportieren und Lagern – das sind unsere Königsdisziplinen. Als Marktführer in der Logistik bieten wir innovative Lösungen für jede Art von Transport- und Lageraufgabe. Sorgfalt und Zuverlässigkeit gehören genauso zu unserem Alltag wie eine topmoderne Infrastruktur.



Post CH AG, PostLogistics
 Viktoriastrasse 21
 3030 Bern
 Schweiz
 Tel. 0848 888 888
 logistik@post.ch
 www.post.ch/logistik

Ob einfacher Versand oder effiziente Gesamtlösungen mit vielen Extras – die Schweizerische Post übernimmt alles rund um Ihre Logistik: Wir beschaffen, lagern, stellen bereit, verteilen und führen wieder zurück.



RALOG AG
 Aarburgerstrasse 21
 4800 Zofingen
 Schweiz
 Tel. +41 (0)62 752 01 10
 Fax +41 (0)62 752 01 09
 info@ralog.ch
 www.ralog.ch

Optimierte Prozesse
 Passende Infrastruktur
 Durchgängige Informationstechnologie
 Abgestimmte Organisation



RESOPLAN AG
 Badenerstrasse 13
 5200 Brugg
 Schweiz
 Tel. +41 (0)56 442 00 20
 Fax +41 (0)56 442 00 30
 info@resoplan.ch
 www.resoplan.ch

Die Resoplan AG ist ein Beratungs- und Engineering-Unternehmen. Weitere Leistungen: Fabrik- und Layoutplanung, Logistik und Lager, Effizienzsteigerung



Rhenus Logistics
 Fegistrasse 5
 8957 Spreitenbach
 Schweiz
 Tel. +41 (0)56 419 79 79
 hans-rudolf.werner@ch.rhenus.com
 www.ch.rhenus.com

Rhenus ist europaweit einer der führenden Anbieter ganzheitlicher logistischer Dienstleistungen.



Semadeni AG
 Tägerstrasse 35–39
 3072 Ostermundigen
 Schweiz
 Tel. +41 (0)31 930 18 18
 Fax +41 (0)31 930 18 28
 joaquin.trinidad@semadeni.com
 www.semadeni.com

Das Unternehmen befasst sich mit der Entwicklung, Konstruktion, Fertigung und dem Vertrieb von Produkten aus Kunststoff für die Bereiche Industrie und Logistik, Baugewerbe und Gebäudeunterhalt, Food und Gastro, Labor und Wissenschaft sowie für das Gesundheitswesen.



Siemens Postal, Parcel & Airport Logistics AG
 Albisriedenstrasse 243c
 8047 Zürich
 Schweiz
 Tel. +41 (0)58 558 45 89
 PPAL_Sales.ch@siemens.com
 www.siemens.ch/logistics

Kundenspezifische Lösungen für Distributions- und Industrielogistik, Post- und Paketautomatisierung sowie Gepäcksortierung an Flughäfen. Mit der umfassenden Erfahrung unserer Ingenieure und Techniker sorgen wir für einen zuverlässigen Betrieb – rund um die Uhr – während 365 Tagen im Jahr.



SSI Schäfer AG
 Schaffhauserstrasse 10
 8213 Neunkirch
 Schweiz
 Tel. +41 (0)52 687 32 32
 Fax +41 (0)52 687 32 90
 ssi-info@ssi-schaefer.ch
 www.ssi-schaefer.ch

SSI SCHÄFER Schweiz ist ein Komplettanbieter für Lager- und Logistiksysteme. Spezialitäten sind die Bereiche Lager- und Betriebseinrichtungen, Kommissionier- und Lagerbehälter, Anlagenbau, Verschieberegalsysteme sowie Kompaktlagersysteme.





STILL AG
Industriestrasse 50
8112 Otelfingen
Schweiz
Tel. +41 (0)44 846 51 11
Fax +41 (0)44 846 51 21
info@still.ch
www.still.ch

STILL gehört seit Langem zu den führenden Anbietern von Gabelstaplern, Wagen und Schleppern sowie modernsten Intralogistiksystemen.



Stöckli A. & J. AG
Ennetbachstrasse 40
8754 Netstal GL
Schweiz
Tel. +41 (0)55 645 55 55
Fax +41 (0)55 645 55 54
gebinde-technologie@stockli.ch
www.gebinde-technologie.ch

Die A. & J. Stöckli AG baut auf über 40-jährige Erfahrung im Bereich Gebinde-Technologie. Dieses Know-how, gepaart mit den neuesten Technologien, setzen wir gezielt zum Nutzen unserer Kunden ein.



Stöcklin Logistik AG
Postfach
4143 Dornach
Schweiz
Tel. +41 (0)61 705 81 11
Fax +41 (0)61 701 30 32
rafael.serrano@stoecklin.com
www.stoecklin.com

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



Streck Transport AG
Industriestrasse 30
4313 Möhlin
Schweiz
Tel. +41 (0)61 855 12 15
Fax +41 (0)61 855 12 29
info@streck.ch
www.streck-transport.com

Streck Transport verbindet seit über 65 Jahren erfolgreich Innovation mit Tradition. Wir sind weltweit tätig und über führende Kooperationen bestens vernetzt im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht, in Logistik und Outsourcing, Gefahrgutabwicklung für Land-, Luft- und Seetransporte.



STRICO AG
Allmendstrasse 14
8320 Fehraltorf
Schweiz
Tel. +41 (0)43 377 30 10
Fax +41 (0)43 377 30 11
strico@strico.ch
www.strico.ch

STRICO AG bietet seit 25 Jahren Barcode-Identifikationen für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen an. Die Produktpalette reicht von Selbstklebe-Etiketten aus Papier oder Kunststoff über Schilder aus Aluminium, Stahl oder Keramik bis zu Hightech-Markierungen auf Spezialteilen.



Sulser Group
Industriestrasse 52
8112 Otelfingen
Schweiz
Tel. +41 (0)44 847 46 45
Fax +41 (0)44 847 46 88
info@sulsergroup.ch
www.sulsergroup.ch

Sulser Group – Lösungsanbieter für innovative Logistik- und Transportlösungen sowie für branchenübergreifende Weiterbildungsangebote.



Swisslog AG
Webereiweg 3
5033 Buchs
Schweiz
Tel. +41 (0)62 837 41 41
Fax +41 (0)62 837 44 99
daniel.martin@swisslog.com
www.swisslog.com/schweiz

Swisslog ist eine weltweit agierende Anbieterin von integrierten Logistiklösungen für Lagerhäuser, Verteilzentren und Krankenhäuser. Mit unseren Lösungen für die automatisierte Lagerlogistik und Auftragserfüllung erreichen Kunden einen hohen Durchsatz bei niedrigen Kosten, bedienen umfangreiche SKU-Spektren und erfüllen die Anforderungen ihrer Kunden zielgenau.



TGW Systems Integration AG
Grundstrasse 4b
6343 Rotkreuz
Schweiz
Tel. +41 (0)41 799 40 00
systems.ch@tgw-group.com
www.tgw-group.com/at-de

TGW realisiert schlüsselfertige und zukunftsichere Lager- und Materialflusslösungen für Lagerhaltung, Produktion, Kommissionierung und Distribution.



TNT Swiss Post AG
Amsleracherweg 8
5033 Buchs
Schweiz
Tel. +41 (0)62 837 00 00
marketing.ch@tnt.com
www.tntswisspost.ch

Bei TNT Swiss Post profitieren Sie von einem weltumspannenden Transportnetz mit garantierter Haus-zu-Haus-Zustellung – rund um die Uhr und weltweit. Per Echtzeit-Tracking können Sie auf einen Blick feststellen, wo sich Ihre Sendung gerade befindet. Dank der Unterstützung hoch motivierter Expertenteams wird Ihr Unternehmen stets bestens betreut.



W+P Weber und Partner AG
Speerstrasse 18
9500 Wil
Schweiz
Tel. +41 (0)71 929 90 40
Fax +41 (0)71 929 90 41
info@wpag.ch
www.wpag.ch

Wir lösen Logistikprobleme für unsere Kunden aus den Bereichen Industrie, Handel und Öffentlichkeit. Unsere Kunden schätzen unsere praxisnahen und wirtschaftlich gewinnbringenden Resultate, die spezifisch auf die jeweilige Ausgangslage und Anforderungen ausgerichtet sind.



Weber-Vonesch Transport AG
Chollerstrasse 3
6303 Zug
Schweiz
Tel. +41 (0)41 747 44 44
Fax +41 (0)41 747 44 45
transport@weber-vonesch.ch
www.logistic.ch

Nebst dem herkömmlichen Transportieren verschiedenster Güter hat sich Weber-Vonesch Transport AG im Bereich der Hightech-Logistik spezialisiert.



wez Kunststoffwerk AG
Industriestrasse 8
5036 Oberentfelden
Schweiz
Tel. +41 (0)62 737 88 00
info@wez.ch
www.wez.ch

Die Kunststoffverarbeitung bietet Raum für innovative Lösungen bei Materialien, bei der Verfahrenstechnik und der Werkzeugkonstruktion. In Zusammenarbeit mit ihren Kunden und Partnern für Maschinen, Formen und Automation erarbeitet die wez Kunststoffwerk AG Lösungen für Produkte mit grossem Zukunftspotenzial.



WILUX PRINT AG
Rosswiesstrasse 25
8608 Bubikon
Schweiz
Tel. +41 (0)55 253 24 24
Fax +41 (0)55 253 24 25
mail@wilux.ch
www.wilux.ch

WILUX PRINT AG ist seit über 30 Jahren Spezialist, Systemhaus und führender Anbieter gesamtheitlicher Lösungen im Bereich der Produkte-Etikettierung, der Produkte-Auszeichnung und des Scannings.



XELOG AG
Birkenstrasse 49
6343 Rotkreuz
Schweiz
Tel. +41 (0)41 783 80 00
Fax +41 (0)41 783 80 02
info@xelog.com
www.xelog.com

XELOG konzipiert, realisiert und supportet kundenspezifische, innovative Lösungen für die Abwicklung, Steuerung und Optimierung des Material- und Informationsflusses in der gesamten Intralogistik.



ZHAW School of Engineering
Lagerstrasse 41
Postfach
8021 Zürich
Schweiz
Tel. +41 (0)58 934 82 40
stefan.dingerkus@zhaw.ch
www.engineering.zhaw.ch/weiterbildung

Unser Weiterbildungsstudiengang DAS Prozess- und Logistikmanagement befähigt Sie, ökonomische und technisch relevante Aufgaben in allen Bereichen der Prozesse im Unternehmen und der Logistik praxisorientiert zu lösen. Sie können Anforderungen einer global vernetzten Wirtschaft an die Unternehmen aufnehmen und mit einem Prozessmanagement optimal nutzen.



ZHAW School of Management and Law
Stadthausstrasse 14
8400 Winterthur
Schweiz
Tel. +41 (0)58 934 46 05
frai@zhaw.ch
www.agm.zhaw.ch

Die Abteilung General Management der ZHAW SML ist in der Schweiz ein führender Ansprechpartner für Marketing und Wirtschaftsinformatik. Komplementiert wird unser Kompetenzprofil durch die Bereiche Strategie- und Operations Management, Human Capital Management sowie Innovation & Entrepreneurship.



DAMIT SIE LOGISTISCHE PUNKTLANDUNGEN MACHEN...

*... brauchen Sie einen leistungsstarken
Partner für:*

- *Landtransporte*
- *Luft- und Seefracht*
- *Lagerlogistik*
- *Kommissionieren / Konfektionieren*
- *Zoll*

NEHMEN SIE KONTAKT MIT UNS AUF!

www.streck-transport.com

STRECK
TRANSPORT



Streck Transport AG • Industriestrasse 30 • 4313 Möhlin
Tel.: +41 (0) 61/8551-111 • info@streck.ch



LIEFERANTEN- BEURTEILUNG

HIER LERNEN SIE LOGISTIK.

Ihre Weiterbildung: Logistikfachfrau/-mann, Logistikleiter/-in
oder Supply Chain Manager/-in

www.gs1.ch/weiterbildung