

www.mercedes-benz.com

April 2001 € 4,50

Mercedes-Benz

# Transport

2/01

Magazin

Fahrer Klaus Winterhalter transportiert aus Klärschlamm gewonnenes Granulat für den Straßenbau

Grenzkontrolle: Ulrich Henke fährt „sauber“



Die Schweiz pocht seit den Tagen Wilhelm Tells auf ihren Sonderstatus mitten in Europa. Und das wird sich auf absehbare Zeit auch nicht ändern. Denn am 5. März diesen Jahres sprach sich eine überraschend große Mehrheit von 76,7 Prozent der Eidgenossen in einer Abstimmung dagegen aus, mit Brüssel sofortige Verhandlungen über einen Beitritt in die EU aufzunehmen.

Es wird also bleiben bei strikter Neutralität und direkter Demokratie, bei unerschütterlichem Bankgeheimnis und

### Schweiz ↔ EU

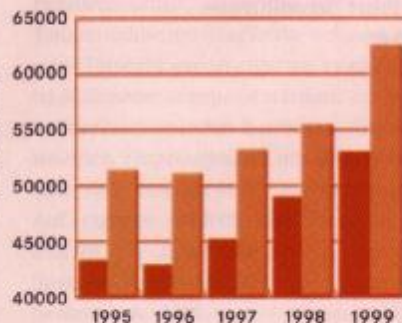
#### Im- und Export im Überblick

Der zunehmende internationale Gütertausch schlägt sich auch in den Ein- und Ausfuhrbilanzen der Schweiz nieder.

■ Import ■ Export

Angaben in Millionen Euro

Quelle: Eurostat



Höchste Ansprüche an  
Zuverlässigkeit,  
Fahrkomfort und  
Wirtschaftlichkeit:  
Bäume setzt auf  
den Actros



## Die Schweizermacher

Wer als Transporteur im Dreiländereck erfolgreich arbeiten will, muss auf die besonderen Anforderungen des Nicht-EU-Staates Schweiz flexibel reagieren können. Die Spedition **BÄUMLE** und ihre Schwesterunternehmen haben das notwendige Know-how.

hartem Franken. Und auch die zahlreichen Sonderregelungen im Transportgewerbe werden weiter Bestand haben. Sie reichen von der Gewichtsbeschränkung für Lkw auf neuerdings 34 Tonnen über zeitraubende Zollformalitäten, die in den EU-Staaten längst der Vergangenheit angehören, bis hin zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die die geplante Alpentransversale auf Schienen finanzieren soll.

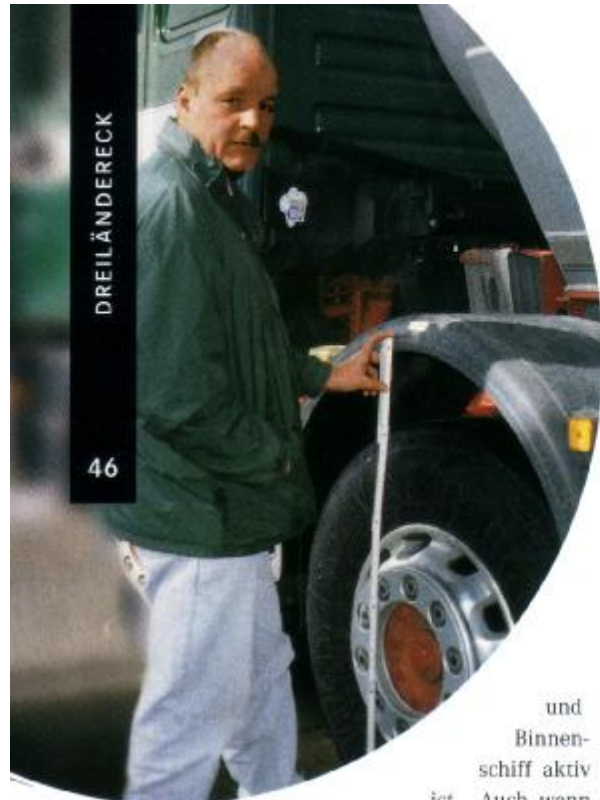
Rund 60 Franken (etwa 40 Euro) zahlt ein ausländischer Lkw heute für 100 Kilometer Fahrt über Schweizer Straßen. Um diesen Betrag zurückzuerzielen, können sich Transporteure wie die deutsche Spedition Bäume aus Murg, die sich

auf den Schweizverkehr spezialisiert hat, keine Defizite in puncto Effektivität leisten. „Wir stehen preislich enorm unter Druck“, erklärt Geschäftsführer Martin Bäume. „Aber wir haben im Umgang mit den Schweizer Verhältnissen ein Know-how aufgebaut, das unsere Kunden immer wieder überzeugt.“

Das Unternehmen, das im vergangenen Jahr sein 100-jähriges Jubiläum feierte, betreibt heute etwa 100 ziehende Einheiten mit rund 200 Aufliegern, die den Transport unterschiedlichster Güter übernehmen: Neben konventionellen Planen-Lkw und Eurosatteln stehen Tank- und Silozüge für die chemische Industrie sowie Kipper für die Baustofflogistik

und die Versorgung der Industrie mit Kohle und anderen Massengütern bereit. Außerdem sind Silostellerfahrzeuge im Einsatz und es werden Lager- und Logistikdienstleistungen übernommen. Bäume hat seine Strategie traditionell auf die Bedingungen des Grenzverkehrs und des Schweizer Marktes ausgerichtet. Durch gezielte Firmenakquisitionen im Grenzgebiet und in der Schweiz selbst hat das Unternehmen seine Position hier stark gefestigt. Mit der Übernahme des Transporteurs Moritz von Carnap sicherte sich die Spedition bereits 1991 einen besseren Zugang zur Drehscheibe Weil am Rhein, der kleinen deutschen „Schwester“ der Schweizer Großstadt Basel.

Fast gleichzeitig gründete man gemeinsam mit der Schweizer Spedition Fritz Meyer das Joint Venture MEBA, das seitdem am Standort Basel als Containertrucker im Vor- und Nachlauf für Bahn ▶



und Binnenschiff aktiv ist. „Auch wenn es in diesem Geschäft anfangs fast nichts zu verdienen gab, muss man heute sagen, dass wir genau zum richtigen Zeitpunkt eingestiegen sind“, sagt Martin Bäumle. Er und seine Schweizer Partner hatten die Trends – zunehmende Globalisierung und Containerisierung – vorausgesehen und setzten darauf, dass auch die Wirtschaft im Dreiländereck zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz daran Anteil haben würde.

Heute ist die MEBA ein verlässlicher Partner für Großspediteure und Reedereien wie Cast, Danzas, Hapag Lloyd oder Maersk. „Unser Vorteil ist unsere Schlagkräftigkeit“, sagt Martin Bäumle, der inzwischen den Partner von damals übernommen hat. „Bei Bedarf verdoppeln wir unsere Kapazität vom einen auf den anderen Tag, indem wir mit Fahrzeugen unserer anderen Unternehmen aushelfen.“ Ausreichend Containerchassis hält die MEBA vorsorglich immer bereit.

Ebenfalls zur Bäumle-Gruppe gehört noch ein weiteres Schweizer Unternehmen, die Bäumle Steiner AG, die sich auf den Silofahrzeugeinsatz für Dachbegrünungen – ein vergleichsweise großer Markt in der Schweiz – spezialisiert hat. Nachdem Bäumles Hauptkunde in diesem Segment sein Lager von Weil nach Basel verlegt hatte, stand das Unternehmen unter Zugzwang, weil es als deutscher Transporteur keine innerschweizerischen Aufträge übernehmen darf.

**Eigene Methode: Während der Beladung seines Vierachsers überwacht Fahrer Ralf Indekofer die Einhaltung des Schweizer Gewichtslimits mit dem Zollstock**

Logische Konsequenz: die Gründung der Bäumle-Steiner AG. Speditionen wie Bäumle profitieren von den speziellen Anforderungen, die sich aus dem Inselstatus der Eidgenossenschaft ergeben: Wegen des Gewichtslimits müssen sie immer wieder abwägen, ob sich auf Fahrten in die Schweiz ein Umladen lohnt oder ob man gleich mit einer kleineren Menge losfährt. Außerdem müssen die Schnittstellen zu den Grenzbehörden optimal organisiert sein. Und schließlich gilt es, die Kosten der LSWA so zu kalkulieren, dass Transparenz und Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleiben.

Martin Bäumle sieht es so: „Wir haben zwar wesentlich mehr Arbeit als andere Spediteure, aber wenn wir diese Prozesse geschmeidig ablaufen lassen, ist das auch unser Vorteil.“ Für ihn ist die Schweiz mit ihrer LSWA nur ein Probelauf in Sachen Roadpricing: „Was da in der EU noch auf uns zukommt, wird uns in den nächsten Jahren nicht langweilen“, meint er schmunzelnd. ■

## INFO

### LSVA

- Die Schweiz lockert auf Druck der EU ihre Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge von 28 t schrittweise auf 40 t bis 2005. Derzeit dürfen Fahrzeuge bis 34 t die Schweizer Straßen benutzen.
- Seit 1.1.2001 müssen im Gegenzug alle Fahrzeuge ab 3,5 t die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), eine kilometer- und gewichtsabhängige Straßenbenutzungsgebühr, bezahlen.
- Beispiel: Ein ausländischer Hängerzug mit 30 t zul. Gesamtgewicht und Euro 2-Norm zahlt beim Transit durch die Schweiz rund 150 Franken.
- Die Einnahmen aus der LSWA dienen zur Finanzierung der schienengebundenen Alpentransfersale (NEAT).

#### Mehr Infos:

[www.zoll.admin.ch/d/steuern/lsva/lsva\\_d.htm](http://www.zoll.admin.ch/d/steuern/lsva/lsva_d.htm)

## IMPRESSUM

Mercedes-Benz Transport Magazin 2/2001

#### HERAUSGEBER:

DaimlerChrysler AG  
Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge



#### VERANTWORTLICH FÜR DEN HERAUSGEBER:

Ralph Strobel

#### KOORDINATION/VERTRIEB:

Monika Mezger  
REDAKTIONSBEIRAT: Dr. Ivo Maull,  
Thomas Urbach, Volker Reissig, Dieter Sellnau,  
Paul Senghas

REDAKTIONSANSCHRIFT: DaimlerChrysler AG,  
Geschäftsfeld Nutzfahrzeuge, Marketing-  
Kommunikation, Postcode Z502, 70546 Stuttgart,  
Telefon Vertrieb/Koordination: +49-711-1790 468,  
Telefax: +49-711-1790 944,  
e-mail: [Monika.Mezger@daimlerchrysler.com](mailto:Monika.Mezger@daimlerchrysler.com)

REALISIERUNG: PRH HAMBURG Public Relations  
GmbH, Valentinskamp 24, 20354 Hamburg

REDAKTION: Lars Kruse, Harald Nitz, Frank  
Ohlsen, Ralf Poerschke, Christoph Schomberg

GESTALTUNG: Jana Klössendorf, Sybille Schütze,  
Nikola Thiel, Ute Voß

PRODUKTION: Kirsten Hartmann, Jost Uhrmacher

SCHLUSSREDAKTION: Christine Küch

Telefon: +49-40-36 96 76-0

Telefax: +49-40-36 96 76 39/-49

Internet: <http://www.prhamburg.com>

e-mail: [Frank.Ohlsen@prhamburg.com](mailto:Frank.Ohlsen@prhamburg.com)

#### ANZEIGENVERWALTUNG:

PRH MEDIA Anzeigenservice, Valentinskamp 24,

20354 Hamburg

Telefon: +49-40-36 96 76-19

Telefax: +49-40-3 74 36-39/-49

e-mail: [Kirsten.Hartmann@prhamburg.com](mailto:Kirsten.Hartmann@prhamburg.com)

#### ANZEIGENREPRÄSENTANT:

Helmut Heckmann

Telefon und Telefax: +49-711-479 05 77

e-mail: [Heckmann.Stuttgart@t-online.de](mailto:Heckmann.Stuttgart@t-online.de)

REPRO: Meyle + Müller GmbH, 75172 Pforzheim

DRUCK: J. Fink Druckerei, 73760 Ostfildern

Gesetz in Corporate A und Corporate S, den

Hauschriften des DaimlerChrysler Konzerns.

Gedruckt auf recyclingfähigem Papier.

#### DIREKTMARKETING:

Dialog-Marketing GmbH, 70736 Fellbach

#### KORRESPONDENTEN:

Belgien: Roger de Kok,

e-mail: [rogerdekok@mcr-bv.nl](mailto:rogerdekok@mcr-bv.nl)

Deutschland: Jan Bergrath,

e-mail: [JanBergrath@netcologne.de](mailto:JanBergrath@netcologne.de)

Frankreich: Philippe Bovet,

e-mail: [pbovet@worldnet.fr](mailto:pbovet@worldnet.fr)

Italien: Michele Latorre,

e-mail: [michele.latorre@galactica.it](mailto:michele.latorre@galactica.it)

Skandinavien: Sven-Erik Lindstrand,

e-mail: [sieben@algonet.se](mailto:sieben@algonet.se)

UK: Tom Cunningham,

e-mail: [tomcunningham@lineone.net](mailto:tomcunningham@lineone.net)

AUTOREN: Jan Bergrath, Claus-Detlef Bues,

Eberhard Buhl, DWM-Pressbüro, Michael Jeltsch,

Axel Johanßen, Nicolai Krauss, Lars Kruse,

Rainer Link, Ralf Poerschke, Christoph Schomberg

FOTOS: Accenture, Associated Press, Jan Bergrath,

Tom Cunningham, Bongarts, Bruhn Transport,

Cordes & Graefe, Culina Logistics, DaimlerChrysler,

delacher logistics, dpa, DWM-Pressbüro, EADS,

Georg Fischer, Getty Images, Axel Johanßen,

Nicolai Krauss, Lars Kruse, Sven-Erik Lindstrand,

Rainer Link, Lufthansa, Mobil Total, Ralf Poerschke,

Reisswolf, Claudia Rempe, Frederik Röh, Christoph

Schomberg, Johann van Zand, Zefa

CARTOON: Bernd Pfarr

RECHTE: Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit

schriftlicher Genehmigung des Herausgebers und

mit Bild- und Texthinweis: „MB-Transport Magazin“.

Für unverlangt eingesandte Text- und Bildbeiträge

kann keine Gewähr übernommen werden.

Autorenbeiträge entsprechen nicht unbedingt der

Meinung der Redaktion.

ABONNEMENT: 18,- € jährlich.

MB-Transport Magazin erscheint viermal im Jahr.

Die nächste Ausgabe erscheint im Juli 2001.

Printed in Federal Republic of Germany.

VL/MK 6360.0724 00

INTERNET: <http://www.mercedes-benz.com>