Factsheet zur Logistikmarktstudie 2013

# Der Schweizer Strassengüterverkehr und seine Infrastruktur

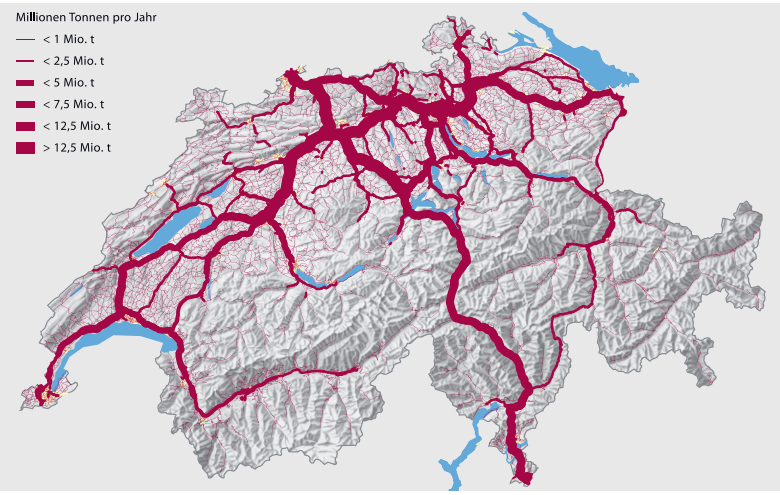
**logistikmarkt.ch**
Das Schweizer Logistik-Portal

**Die Strasse ist mit einem Anteil von rund 78 % am Güterverkehrsaufkommen der bedeutendste Verkehrsträger der Schweiz. Das relativ dichte Haupt- und Nationalstrassennetz der Schweiz mit einer Länge von rund 71 500 km zieht seinen Bogen vom Genfersee bis zum Bodensee.**

Das gesamte Güterverkehrsaufkommen auf der Strasse in der Schweiz belief sich im Jahr 2011 auf rund 356 Mio. t. Der Binnengüterverkehr machte dabei mit etwa 288 Mio. t im Jahr 2011 den höchsten Anteil aus.
Die stärksten Güterströme treten innerhalb einzelner Grossregionen auf. Diese räumliche Konzentration der Verkehrsströme lässt sich dadurch erklären, dass fast zwei Drittel der im strassenseitigen Binnenverkehr beförderten Tonnagen über Kurzdistanzen von maximal 25 km transportiert werden. Das höchste Güteraufkommen ist innerhalb des Espace Mittelland zu beobachten, was sich durch die kreuzenden Hauptverkehrsachsen der Schweiz (Nord-Süd und Ost-West) in der Region begründen lässt. Der schwächste Güterverkehr findet innerhalb und im Austausch mit dem Tessin statt. Ein Grund hierfür ist die isolierte Lage hinsichtlich der wirtschaftlichen Zentren der Schweiz.

## Überlastungsbedingte Staustunden machen 3/4 der gesamten Staustunden aus

Mittlerweile ist das Schweizer Strassennetz stark belastet. Im Jahr 2012 wurden in der Schweiz 16 224 überlastungsbedingte Staustunden erfasst, was ¾ der gesamten Staustunden entspricht. Allein auf der A 1 gab es von 2011 auf 2012 eine Zunahme der überlastungsbedingten Staustunden um 6,8 %, dies entspricht etwa 558 zusätzlichen Staustunden. Lediglich auf der A 4 liess sich ein Rückgang beobachten. Durch zahlreiche Massnahmen wie die Umnutzung des Pannenstreifens als zusätzliche Fahrspur oder Lastwagen-Überholverbote versucht das Bundesamt für Strassen den Verkehrsfluss temporär sicherzustellen.
Aufgrund ihrer zentraleuropäischen Lage kommt der Schweiz eine hohe Bedeutung als Transitland zu. Daher ist ein engpassfreies Infrastrukturangebot für das Funktionieren sowohl nationaler Binnenverkehre als auch internationaler Import-, Export- und Transitverkehre erforderlich. Besonders relevant sind die Strasseninfrastrukturen in die Anrainerstaaten Deutschland, Österreich, Italien und Frankreich.



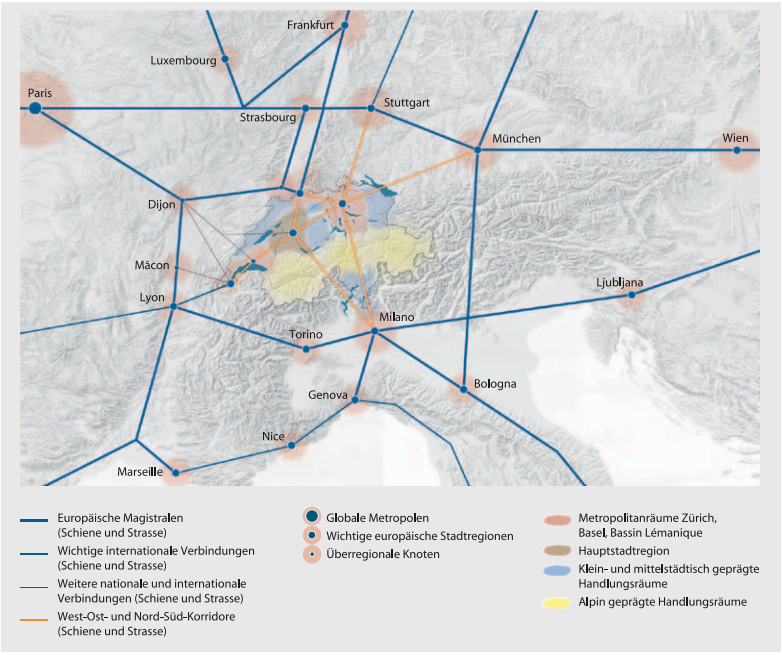

Verteilung des Gütertransportaufkommens auf die Strasseninfrastruktur im Jahr 2010. (Quelle: ARE (2012): Netzbelastungskarten)

## Gotthard als bedeutendster Schweizer Alpenübergang

Betrachtet man den alpenquerenden Verkehr, so bestreitet der Strassengüterverkehr nur einen Anteil von 36 %, hier ist die Schiene der bedeutendste Verkehrsträger. Der Gotthard stellt dabei den bedeutendsten Alpenübergang dar, weit vor dem San Bernardino, dem Grossen St. Bernhard und dem Simplon.

## Deutschland

Für den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz sind besonders die A 5 zwischen Karlsruhe und Basel, die A 81 ab Stuttgart




Verkehrstechnische Einbettung der Schweiz im europäischen Raum. (Quelle: ARE [2011]: Die vier Karten des Raumkonzepts)

sowie die A 96 von München über Lindau von hoher Relevanz. Die A 5 Richtung Basel erweist sich dabei als die Autobahn mit den meisten Staustunden in Deutschland. Um den Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken wird sowohl die A5 als auch die A81 grösstenteils sechsspurig ausgebaut. Ein besonderes Problem sind zudem die langen Rückstaus, die sich durch die Zollabfertigung, vor allem auf deutscher Seite, ergeben.

## Österreich

Der bedeutendste Strassenverkehrsabschnitt zwischen Österreich und der Schweiz ist der Pfändertunnel, der täglich an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Durch den Neubau einer zweiten Tunnelröhre, die Anfang Juli 2013 eröffnet werden soll, sowie der Sanierung der bestehenden Röhre wurde der Engpass jedoch entschärft. Einer hohen Belastung durch den Strassengüterverkehr sind zudem die lokalen Zubringerstrassen Österreichs ausgesetzt, vor allem in Lustenau, Höchst und Hohenems. Neben den direkten Anschlüssen zwischen Österreich und der Schweiz ist weiterhin der Brennerpass als eine der bedeutendsten europäischen Nord-Süd-Transitrouten von hoher Relevanz.

## Italien

Der Verkehr zwischen der Schweiz und Italien verläuft auf italienischer Seite grösstenteils durch den Grossraum Mailand, wo es durch das Aufeinandertreffen von Nah- und Fernverkehr im Güter- wie auch Personenverkehr regelmässig zu Überlastungen kommt. Langfristig wäre hier nur eine grossräumige Umleitung um den Mailänder Raum sinnvoll; dies ist jedoch nicht geplant.

## Frankreich

Die wichtigsten Autobahnanschlüsse zwischen Frankreich und der Schweiz sind die A 40/A 42 aus dem Grossraum Lyon, die A 41 aus Grenoble nach Genf und die A 35 aus Richtung Strasbourg nach Basel. Auch die westliche Anbindung der A 40 aus Richtung Genf durch den Mont-Blanc-Tunnel in Richtung des italienischen Turin stellt eine bedeutende alpenquerende Achse dar.

Abschliessend lässt sich feststellen, dass dem Güterverkehr auf der Strasse die grösste Bedeutung zukommt und auch weiterhin mit einer Zunahme zu rechnen ist. Durch eine rasante jährliche Zunahme von überlastungsbedingten Staustunden wird die Schweizer Politik jedes Jahr aufs Neue gezwungen verkehrspolitische Massnahmen einzuleiten, um den Verkehrsfluss auch weiterhin sicherzustellen. Auch die Grenzübergänge bzw. grenznahen Strassen in die und aus den Anrainerstaaten sind häufig überlastet. Es bleibt deshalb abzuwarten, wie sich die Lage durch Massnahmen wie z. B. die zweite Röhre des Pfändertunnels entwickeln wird.

**Logistikmarktstudie Schweiz 2013**

Die Studie ist das Nachschlagewerk für die Schweizer Logistikbranche. Mit der Publikation wird der nationale Logistikmarkt transparent und offen dargestellt. Die Logistikmarktstudie wird jährlich aufdatiert, überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Das Nachschlagewerk liefert darum wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, die einzelnen Segmente, Standorte, Potenziale und Trends im Logistikmarkt Schweiz.
Ausgabe: 6, ca. 256 Seiten, kartoniert
Publikation: Dezember 2012



**Logistikmarktstudie Schweiz 2014 – jetzt zum Sonderpreis vorbestellen!**

Ausgabe: 7, Umfang: ca. 250 Seiten, kartoniert, Publikation: Dezember 2013
**Bis zum 30. September 2013 kann die Studie zum Subskriptionspreis bestellt werden:**

| | Mitglieder | Partnerverbände | Nichtmitglieder |
|---|---|---|---|
| ❒ Publikation «Logistikmarktstudie 2014» | 89.– statt 180.– | 149.– statt 300.– | 209.– statt 420.– |

**Bestellungen unter:** www.logistikmarkt.ch/de/logistikmarktstudie/katalogbestellung