Logistikmarktstudie Schweiz 01

März 2025



LMS
Logistikmarktstudie
Schweiz

Content

03 Vorwort

04 Generelle Informationen
04 Logistikmarkt – Gesamtmarktbetrachtung
10 Top 100 Logistikdienstleister
12 Teilmärkte

14 Schwerpunktthema 01
14 Handel mit Fernost: Trends, Nachhaltigkeit und volkswirtschaftliche Auswirkungen

26 Schwerpunktthema 02
26 Cyber-Bedrohungen und ihre Auswirkungen auf die Logistikbranche

42 Trägerschaft und Interviewpartner



Prof. Dr.Thomas Friedli
Institutsleiter

Institut für Produktions- und Supply Chain Management – Universität St.Gallen

Logistikstandort Schweiz
Verfasst von
Ludwig Häberle



Dr. Leon Zacharias
Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Post-Doktorand und Gruppenkoordinator
Institut für Produktions- und Supply Chain Management – Universität St.Gallen

Schwerpunktthemen 01 und 02
Verfasst von
Leon Zacharias



Dr. Ludwig Häberle
Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Post-Doktorand und Gruppenkoordinator
Institut für Produktions- und Supply Chain Management – Universität St.Gallen



Jan Eberle
Head of Industry Engagement Logistics
GS1 Switzerland

Bereits ein Jahr ist das neue Format der Logistikmarktstudie Schweiz alt. Wir freuen uns, unseren Lesern mit dem neuen Studienkonzept einen unterstützenden Beitrag zu diversen Fragestellungen im Bereich Logistik leisten zu können.

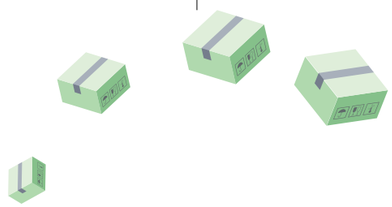
Mit der ersten Ausgabe in diesem Jahr erhalten Sie wieder einen umfassenden Überblick über die aktualisierten Zahlen und Fakten des Logistikgesamtmarktes. Im zweiten Teil der Studie haben wir zwei besonders relevante Themen für die Logistikbranche aufgegriffen. Zum einen beobachten wir eine zunehmende Verdrängung des Schweizer Online-Handels durch asiatische Online-Plattformen. Namen wie Temu oder Shein werden oft mit dem Vorurteil konfrontiert, es handele sich dabei nur um Billigprodukte aus China. Doch ist das wirklich der Fall? Auch viele Produkte, die wir über Schweizer Firmen beziehen, stammen aus China.

Zum anderen sehen sich Unternehmen immer häufiger Cyberattacken ausgesetzt. Besonders Logistikunternehmen stellen für ihre Kunden ein potenzielles Risiko dar. Wie können sich Unternehmen also schützen und gleichzeitig sicherstellen, dass sie für ihre Kunden kein Risiko darstellen?

Diese und viele weitere Fragen werden in dieser Studie beantwortet. Ich wünsche Ihnen viel Spass und wertvolle Erkenntnisse bei der Lektüre!

Ihr Team Logistikmarktstudie Schweiz

Jan Eberle



Logistikmarkt Schweiz – Gesamtmarktbetrachtung

Generelle Informationen

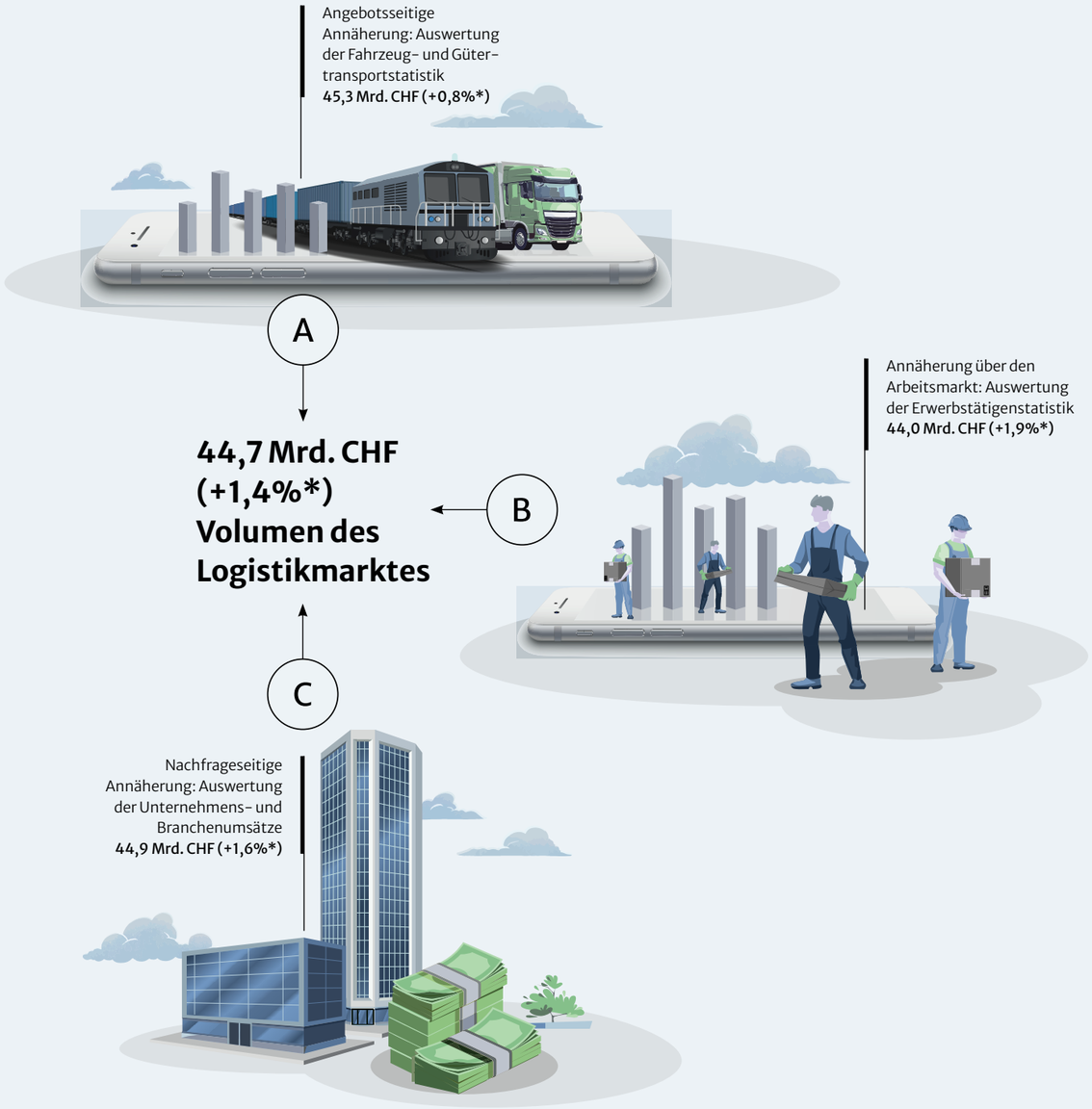


Abbildung 1:
Drei unabhängige Wege zu einer robusten Schätzung des Schweizer Logistikgesamtmarktes
* Veränderung zum Vorjahr

In der aktuellen Ausgabe wird das wertmässige Marktvolumen des Schweizer Logistikmarktes für das Jahr 2023 ermittelt sowie eine Schätzung für das Jahr 2024 und eine Prognose für 2025 vorgenommen.

Die Abschätzung des Schweizer Logistikmarktes erfolgt durch die Annäherung mittels drei voneinander unabhängiger Methoden, wodurch die Robustheit und Verlässlichkeit der Ergebnisse gewährleistet werden. Die Variation in den Resultaten dieser drei Methoden dient als Indikator für die Bandbreite, innerhalb derer sich das Logistikmarktvolumen bewegt.

Im Jahr 2023 beträgt das ermittelte Gesamtvolumen des Schweizer Logistikmarktes 44,7 Milliarden CHF, was einem Wachstum von 1,4% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Damit schwächt sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahreswert von 6,8% deutlich ab und die Logistikmarktentwicklung bewegt sich im Rahmen der konjunkturellen Entwicklung der Schweiz, die einen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von 1,6% verzeichnet. Zwar gehen die weltweiten Nachfragerückgänge nicht spurlos an der Schweizer Volkswirtschaft vorbei, der Markt zeigt sich jedoch robust, nicht zuletzt gestützt durch einen stabilen Binnenmarkt.

Die nachfolgenden Ausführungen erläutern die Bestimmung des wertmässigen Gesamtvolumens des Schweizer Logistikmarktes mittels drei unabhängiger Ansätze.

Angebotsseitige Annährung zum Logistikmarkt (A)

Die angebotsseitige Annäherung an das Gesamtvolumen des Schweizer Logistikmarktes wird durch eine integrierte Methodik realisiert, die sich auf eine detaillierte Analyse des Fahrzeugbestands, der Transportvolumina sowie des Transportumsatzes und der Logistikkosten stützt.

Zunächst umfasst die Ermittlung des Fahrzeugbestandes alle in der Schweiz registrierten sowie ausländische Fahrzeuge, die Leistungen im Land erbringen, mit einer detaillierten Kategorisierung nach Verkehrsträgern wie Strasse, Schiene, Luft und Wasser.

Innerhalb des Strassenverkehrs erfolgt eine weitere Aufschlüsselung in verschiedene Gewichtsklassen sowie in Werk- und gewerblichen Verkehr. Anschliessend wird der Transportumsatz bestimmt, wobei für Strassenfahrzeuge Jahresumsätze basierend auf ihrer Gewichtsklasse und der Verkehrsbeschaffenheit zugeordnet werden. Zur Sicherstellung der Genauigkeit werden diese Umsätze in Relation zu den transportierten Tonnagen aller Verkehrsträger (einschliesslich Pipelines) gesetzt. Abschliessend erfolgt die Bestimmung der Logistikmarktgrösse, bei der die Transportkosten als Grundlage für eine Hochrechnung der Gesamtkosten des Logistiksektors in der Schweiz dienen.

Gemäss dem methodischen Vorgehen von Schwemmer & Klaus (2021) werden die Gesamtkosten als Summe aus Transportkosten, Kosten der Aktivitäten der Lagerwirtschaft und des Umschlags, Kosten für Logistikplanung, -administration inklusive Auftragsabwicklung und Kosten für Bestände verstanden. Die Hochrechnung der Gesamtkosten des Logistiksektors basiert auf der Annahme, dass sich die Kosten der Aktivitäten der Lagerwirtschaft und des Umschlags, die Kosten für Logistikplanung, -administration inklusive Auftragsabwicklung und die Kosten für Bestände am Transportvolumen orientieren.

Die Verteilung der Logistikkosten erfolgt dabei gemäss dem von Schwemmer & Klaus (2021) verwendeten Verteilungsschlüssel für Logistiksysteme auf dem gesamteuropäischen Markt.

Was fällt auf? Ein Blick auf die transportierten Güterverkehrsmengen im Jahr 2023 offenbart einen Rückgang der Transportleistungen sowohl im Strassen- und Schienengüterverkehr um knapp 6%. Es zeigt sich hierbei ein auffälliges Auseinanderklaffen zwischen der gesunkenen Güterverkehrsnachfrage auf der einen, sowie der Kapazitätsentwicklung auf der anderen Seite, denn der Fahrzeugbestand zeigt sich auch im Jahr 2023 robust mit einer leicht positiven Zunahme. Insgesamt waren im Jahr 2023 in der Schweiz 485.303 Güterfahrzeuge registriert, davon 430.062 Lieferwagen (+2,1%) sowie 42.503 Lastwagen (+0,7%). Dass der Fahrzeugbestand nicht parallel zur Nachfrage zurückging, ist ein Indikator, dass sich der Kapazitätsauslastungsgrad gegenüber der dynamischen Post-Covid-Wachstumsphase reduziert hat.

Dass die Marktakteure in der Schweiz in den Jahren 2023 und 2024 nicht systematisch Fuhrparkkapazitäten abgebaut haben, unterstreicht die Robustheit des Logistikmarktes Schweiz und lässt darauf schliessen, dass die Akteure keine nachhaltige Flaute auf dem Logistikmarkt erwarten.

Dem geringeren Güteraufkommen wirken sowohl die auch im Jahr 2023 anhaltenden Kostensteigerungen für logistische Dienstleistungen sowie das erhöhte Bestandsniveau entgegen, sodass die angebotsseitige Annährung für 2023 ein Logistikmarktvolumen in Höhe von 44,9 Mrd. CHF ergibt. Unter den beiden anderen Annäherungen fällt der Anstieg in der angebotsseitigen Annährung gegenüber dem Vorjahreswert mit 0,8% am geringsten aus.

Annährung zum Logistikgesamtmarkt über die Erwerbstätigen (B)

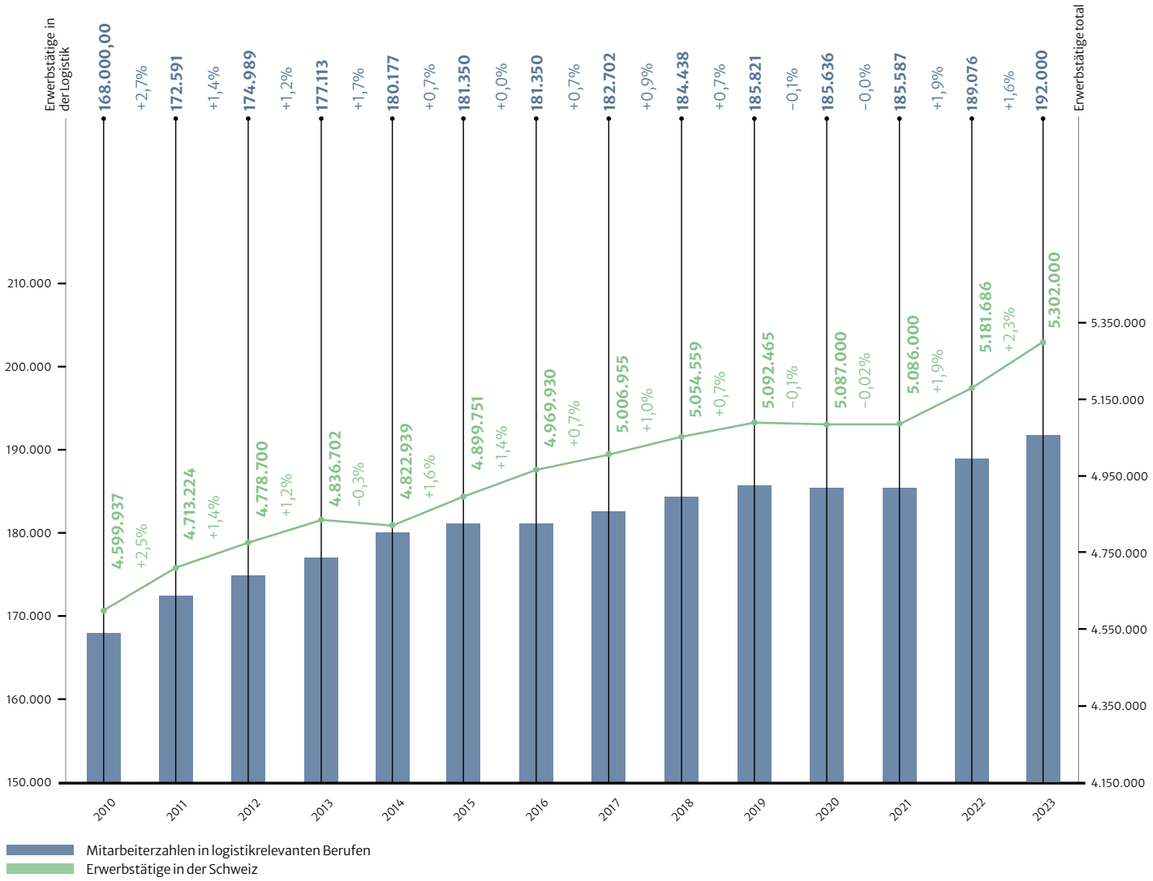


Abbildung 2:
Entwicklung der Erwerbstätigen in logistikrelevanten Berufen in der Schweiz in Korrelation zur Gesamtentwicklung der Erwerbstätigen

Die Methodik zur Annäherung an das Gesamtvolumen des Schweizer Logistikmarktes über die Erwerbstätigen stellt einen ganzheitlichen Ansatz dar, der sich auf die umfassende Analyse und Zusammenführung verschiedener ökonomischer Indikatoren stützt. Zunächst konzentriert sich der Prozess auf die Ermittlung der Gesamtanzahl der in der Logistik direkt und indirekt erwerbstätigen Personen, wobei sowohl die relevanten Berufsgruppen als auch deren Anteil an der Gesamtheit der Erwerbstätigen in der Schweiz berücksichtigt werden. Anschliessend erfolgt die Bestimmung der Arbeitsentgelte. Basierend darauf wird eine Hochrechnung auf den Bruttojahreslohn jedes in der Logistik tätigen Mitarbeiters je Berufsgruppe vorgenommen. Im nächsten Schritt wird die Bruttowertschöpfung des Logistikmarktes hochgerechnet.

Diese Berechnung umfasst neben den jährlichen Bruttoarbeitskosten auch betriebliche Steuerzahlungen, erwirtschaftete Abschreibungen, die Verzinsung auf eingesetztes Kapital, selbstständige Arbeit und Unternehmensgewinne, wobei eine Doppelzählung durch Ausschluss selbstständiger Unternehmer vermieden wird. Abschliessend wird die Logistikmarktgrösse durch den Einbezug von Vorleistungen aus anderen Branchen bestimmt.

Insgesamt üben im Jahr 2023 192.000 Erwerbstätige direkte und indirekte Logistiktätigkeiten aus. Dies entspricht einem stabilen Anteil von 3,7% der rund 5,3 Mio. Erwerbstätigen in der Schweiz. Während sich die Zahl der Erwerbstätigen um 2,3% erhöhte, kamen in der Logistik mit knapp 3000 Beschäftigten bzw. 1,6% etwas weniger neue Erwerbstätige dazu als im Gesamtarbeitsmarkt. Demgegenüber steht ein Lohnanstieg von durchschnittlich 2,1%, während dieser über alle Beschäftigten hinweg im Jahr 2023 bei 1,7% lag.

Der resultierende Gesamtwert des Logistikmarktes in der Schweiz lässt sich über die Arbeitsmarktannährung auf 44,0 Mrd. CHF schätzen. Im Vergleich zum Vorjahr hat das so ermittelte wertbezogene Marktvolumen um 1,9% zugelegt.

Nachfrageseitige Annährung zum Logistikgesamtmarkt (C)

Die nachfrageseitige Annährung zum Logistikgesamtmarkt legt ihren Fokus auf die Aufschlüsselung von Branchenumsätzen und deren jeweilige Logistikkostenanteilen. Hierbei werden die am Umsatz anteiligen Logistikkosten den jeweiligen Branchen zugeordnet.

Die Anteile der Logistikkosten innerhalb der einzelnen Branchen wurden dabei auf Grundlage der aktualisierten Methodik von Schwemmer & Klaus (2021) im Vergleich zu den Berechnungen der vorangegangenen Jahre angepasst, was eine präzisere Zuordnung und Bewertung der Logistikkosten ermöglicht.

Die Gesamtgrösse des Logistikmarktes wird letztendlich durch die Addition der Logistikkosten aller betrachteten Branchen bestimmt. Diese Herangehensweise ermöglicht es, das wertmässige Volumen des Logistikgesamtmarktes in der Schweiz zu erfassen, indem die Logistikkosten über das Spektrum der Wirtschaftszweige hinweg konsolidiert werden. Dies reflektiert die bedeutende Rolle der Logistik in der schweizerischen Wirtschaft und bietet ein umfassendes Bild des gesamten Marktvolumens.

In der Analyse werden zunächst die Umsätze einzelner Branchen, deren wechselseitige Verflechtungen und die jeweilige (logistische) Wertschöpfung untersucht. Branchen mit besonders hohen Zuwächsen bei der Bruttowertschöpfung waren das sich weiter dynamisch entwickelnde Gastgewerbe (+15,6%) sowie die Energiebranche (+22,8%), nicht zuletzt bedingt durch gestiegene Preise für Energie.

Einzelne logistikintensivere Wirtschaftszweige wie das verarbeitende Gewerbe (+0,2%) oder im Handel (-3,8%) wiesen dagegen kaum oder negative Zuwächse aus.

Insgesamt erzielten alle Branchen in der Schweiz im Jahr 2023 einen Bruttoproduktionswert von etwa 1816 Mrd. CHF. Das über die nachfrageseitige Annäherung berechnete Marktvolumen der Logistik in Höhe von rund 44,9 Mrd. CHF zeigt eine Steigerung von 1,6% gegenüber dem Vorjahr.

Aus den drei unterschiedlichen methodischen Zugängen resultiert für den Logistikgesamtmarkt 2023 ein Wert von 44,7 Mrd. CHF, was einem Marktwachstum von 1,4% zum Vorjahr entspricht.



Entwicklung des Logistikmarktes

Der Schweizer Logistikmarkt entwickelt sich im Jahr 2023 positiv und weist ein moderates Wachstum von 1,4% Prozent auf 44,7 Mrd. CHF auf. Diese Entwicklung ist im Lichte der negativen Marktentwicklung von wichtigen europäischer Handelspartner der Schweiz als Zeichen einer robusten wirtschaftlichen Entwicklung der Schweizer Volkswirtschaft einzuschätzen.

Obwohl die Gesamttransportleistung auf Strasse und Schiene in der Schweiz im Jahr 2023 auf 26,1 Milliarden Tonnenkilometer zurückging, ein Minus von 6,0% gegenüber dem Vorjahr, so wirkte sich nicht zuletzt die für die Schweiz verhältnismässig hohe Inflation von 2,1% preistreibend und damit nominal stützend für den Logistikmarkt aus. Ein weiterer Faktor ist der langsam voranschreitende Bestandsabbau.

Während viele Unternehmen als Folge aus den Erfahrungen mit abgerissenen Lieferketten Sicherheitsbestände erhöhten, setzte beginnend in den Jahren 2022 bzw. 2023 eine Trendwende ein, die aus einer ökonomischen Rationalität heraus den Effizienzfokus wieder stärker in den Vordergrund rückte, zulasten von Resilienz-Praktiken.

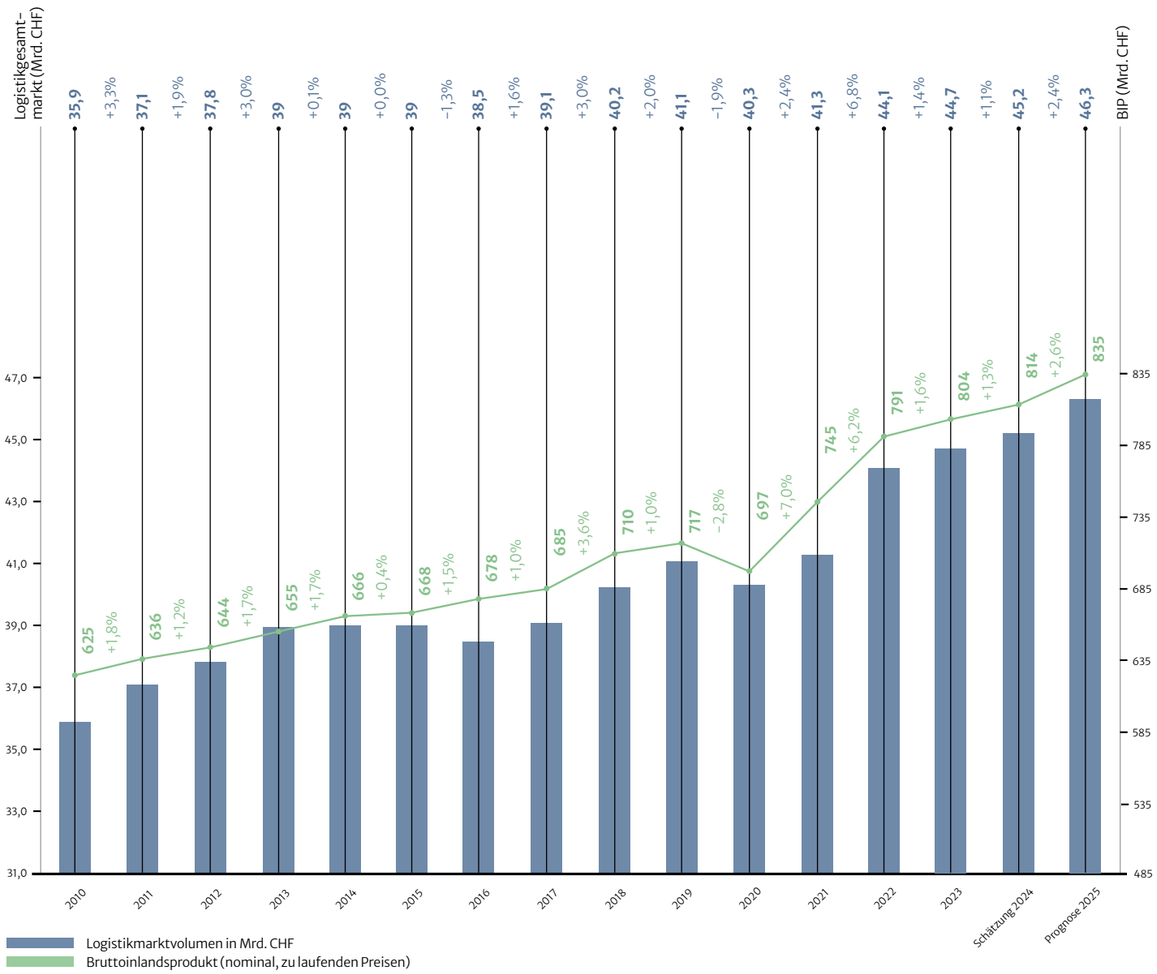


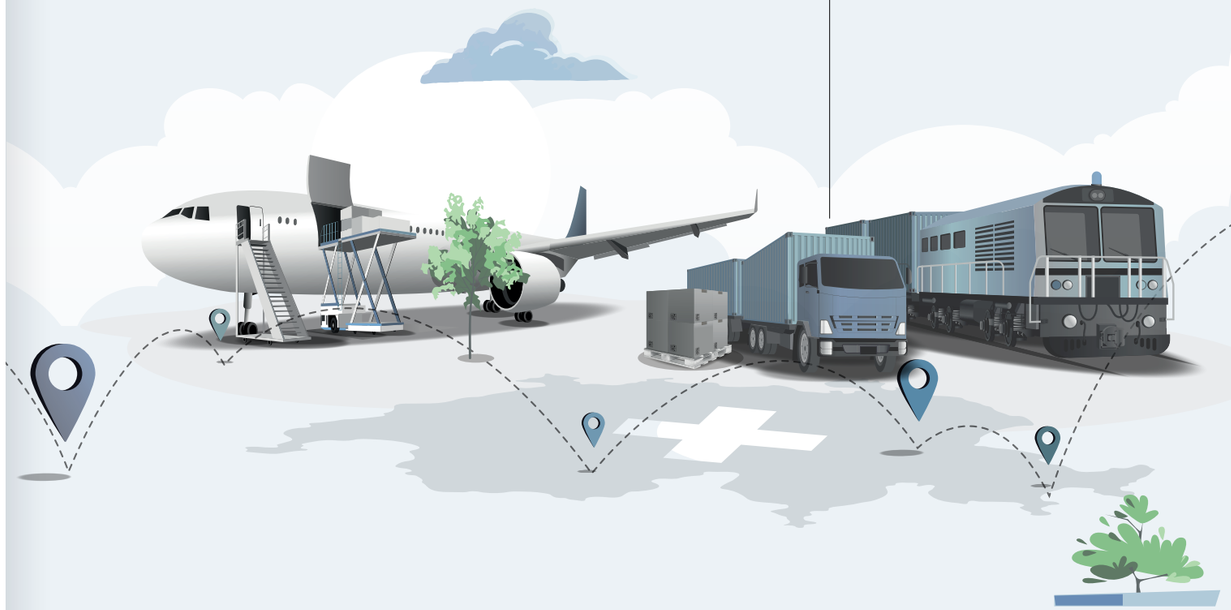
Abbildung 3:
Die Entwicklung des Logistikgesamtmarktes der Schweiz in Korrelation zum BIP

Zwar gingen die Transportvolumina im Jahr 2023 weltweit zurück, erhöhte Bestandsniveaus sorgten verbreitet jedoch dafür, dass die Logistikkosten durch hohe Lagerhaltungskosten hoch blieben. Der Anteil des wertbezogenen Logistikmarktvolumens am Bruttoinlandsprodukt der Schweiz liegt im Jahr 2023 nahezu unverändert bei 5,6%.

In der letzten Dekade schwankte dieser Anteil zwischen 5,5% und 5,9%. Diese stabile Entwicklung spiegelt die enge Kopplung des Logistikmarktes mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wider.

Ein prognostischer Ausblick legt nahe, dass sich der Logistikmarkt Schweiz auch in naher Zukunft positiv entwickeln dürfte. Zwar dürften die Wachstumswerte der Jahre 2021 und 2022 vorerst unerreicht bleiben, auch im Lichte der weiter rückläufigen Inflationsrate. Gestützt auf aktuelle Konjunkturprognosen bis in das Jahr 2026 dürfte das abgelaufene Jahr 2024 mit 1,1% ein leichtes Wachstum verzeichnet haben und das Jahr 2025 etwas stärker anziehen. Bei einem prognostizierten Marktwachstum von 2,4% könnte der Logistikmarkt in der Schweiz im Jahr 2025 ein Volumen von 46,3 Mrd. CHF erreichen.

Der Schweizer Logistikmarkt weist im Jahr 2023 ein moderates Wachstum von 1,4% auf 44,7 Mrd. CHF auf.



Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz

Generelle Informationen

Die Top 100-Liste verschafft einen Überblick über die grössten Logistikdienstleister der Schweiz. Die untersuchten Logistikunternehmen werden anhand eines Umsatz-Rankings sowie der Anzahl der Mitarbeitenden dargestellt. Weiterhin wird eine Unterscheidung zwischen Umsätzen in der Schweiz und ausserhalb der Schweiz vorgenommen, um die grössten schweizerischen Logistikunternehmen zu ermitteln.

Folgende Aspekte sollten bei der Interpretation berücksichtigt werden:

- Angestellte Hochrechnungen basieren auf dem durchschnittlichen Wachstum der nach Umsatzgrösse segmentierten Unternehmen der Top 100.
- Segmentspezifische (z.B. KEP-Dienste, Stückgutlogistik) Umsatzbeträge werden nicht separat ausgewiesen.
- Herausforderungen der Identifikation und Abgrenzung logistikfremder Umsatzbestandteile. Dadurch können nicht direkt mit Logistikleistungen in Verbindung stehende Umsätze enthalten sein.
  Dies umfasst z.B.:
  - Für den Kunden entrichtete und später wieder in Rechnung gestellte Zölle. Diese vergrössern das Umsatzvolumen, ohne tatsächlich die Geschäftstätigkeit zu beeinflussen.
  - Umsätze, welche auf Handelsaktivitäten basieren.
  - Einheitliche Berücksichtigung der Mehrwertsteuer in den Umsätzen.
- Eventuell auftretende Mehrfachzählungen von Umsätzen (wegen zahlreicher Verflechtungen). Dieser Fall tritt dann ein, wenn Leistungen nicht für einen Verlader, sondern für andere Logistikdienstleister erbracht werden.

Die Top 100 gibt nur bedingt Auskunft über die Grösse des Logistikgesamtmarktes, da sich diese auf Logistikdienstleister fokussiert. So werden beispielsweise grosse der von Logistikunternehmen mit Sitz im Ausland erbrachte Logistikdienstleistungen (z.B. Export-/ Import-Verkehre) nicht abgebildet.

Das Ergebnis des Rankings der Top 100 Logistikdienstleister nach Umsätzen ist in Abbildung 4 aufgeführt.

Die Branchen- und Unternehmensstruktur weist im Verlauf der Jahre eine hohe Konstanz auf. Die Top100 ist ganz überwiegend von Schweizer Unternehmen besetzt, während der Fussabdruck der grössten internationalen Logistikdienstleister überschaubar bleibt. Allein eine kleine Spitze der Liste kommt auf vierstellige Beschäftigtenzahlen.

Bei der Mehrheit der Unternehmen sind zwei- bis dreistellige Beschäftigungszahlen vermerkt, wodurch die fragmentierte und mittelständisch geprägte Branchenstruktur erkenntlich wird. Die Gesamtbetrachtung der Top 100 zeigt, dass die Unternehmen auf der zweiten Hälfte der Liste überwiegend 100 oder weniger Mitarbeitende beschäftigen.

Mithilfe einer ABC-Analyse lässt sich die Verteilung des Logistikmarktvolumens auf die Top 100 Logistikdienstleister der Schweiz verdeutlichen.

Sie macht ersichtlich, dass die zehn grössten Unternehmen einen Umsatz von gut 11 Mrd. CHF generieren.

Hier werden die Top 10 abgebildet.
Die komplette Liste finden sie hier als Download:

> Top 100 Liste 2025



Rang	Unternehmen	Umsatz 2023 CH (Mio. CHF)	Mitarbeitende 2023 CH	Unternehmensgruppe/ Eigentümer	Umsatz 2023 weltweit (Mio. CHF)	Mitarbeitende 2023 weltweit
	Name			Name		
1	Post CH AG (Logistik-Services)	4.127	20.898	Die Schweizerische Post AG	7.279	34.587
2	Planzer Transport AG	979	5.400	Planzer Holding AG	1.052	6.125
3	SBB Cargo AG	745**	2.257**	SBB AG	9.965**	34.987**
4	Cargo24 AG[1]	650**	1.360**			
5	Galliker Transport AG	615	2.550	Galliker Holding AG		
6	Bertschi AG	587**	678**	Bertschi Holding AG	963	3.236**
7	Galexis AG	570**	750**	Galenica AG	3.746**	7.902**
8	Hupac Intermodal SA	536**	244**	Hupac SA	648**	712**
9	Rhenus Alpina AG	434	1.525	Rhenus SE & Co. KG	7.500**	40.000
10	Fracht AG	310**	100**	Fracht Group	940*	1.700**
...	...	...	...	...	...	...

Legende: (Eigene Angabe)
* Hochrechnung / Schätzung
** Angaben aus öffentlich zugänglicher Datenbank (z.B. D&B, World Box, LexisNexis) oder Unternehmenswebsite

[1] Kooperation/ Verbund

Abbildung 4:
Top 100 Logistikdienstleister im schweizerischen Logistikmarkt (Umsatz- und Mitarbeiterwerte im Jahr 2023)

Teilmärkte – Güteraufkommen einzelner Logistikteilmärkte

Generelle Informationen

Der Logistikgesamtmarkt lässt sich in mehrere Teilmärkte zerlegen, die sich an der Beschaffenheit (Art und Grösse) der Logistikobjekte orientieren.

Darunter fällt beispielsweise die Stückgutlogistik, welche individuell etikettierte, i. d. R. palettierbare Trocken- und Stapelgüter mit einem Sendungsgewicht ab 31,5 kg bis etwa 2500 kg umfasst. Die vorgenommene Segmentierung reflektiert die spezifischen Anforderungen und Charakteristika jeder Frachtart.

Daneben existieren sogenannte Querschnittsmärkte. Diese liegen quer zu den Teilmärkten und lassen sich vorwiegend aufgrund der Breite und Tiefe ihres Leistungsangebots spezifizieren. Darunter fällt etwa die Kontraktlogistik, die langfristige, kundenspezifische Übernahme komplexer logistischer Dienstleistungspakete durch spezialisierte Logistikdienstleister.

In diesem Abschnitt wird eine detaillierte Übersicht über fünf zentrale Teilmärkte des Logistikgesamtmarktes gegeben. Durch diese Einteilung wird ein klares Bild der Struktur und der dynamischen Prozesse innerhalb des Logistikbereichs ermöglicht. In der vorliegenden Analyse der verschiedenen Teilmärkte des Logistiksektors konzentriert sich die Betrachtung auf das Güteraufkommen dieser Segmente in Tonnen.

Die Entwicklung zum Vorjahr zeigt für das Jahr 2023 einen substanziellen Rückgang des Güteraufkommens in der Schweiz. Über alle Teilmärkte hinweg lag der Rückgang bei 8,6% und fällt damit noch stärker aus als der Rückgang der Transportleistung.

Bemerkbar macht sich dies vor allem im Teilmarkt der Massengutlogistik, dessen Aufkommen um 12,8% sank. Auch die Stückgutlogistik weist beim Güteraufkommen mit 9,2% einen deutlichen Rückgang auf. Leichte Rückgänge verzeichnete mit -2,4% auch der KEP-Markt. Stabil entwickelte sich dagegen die Containerlogistik (+0,7%), während die übrigen Teilmärkte um 4,6% zulegten.

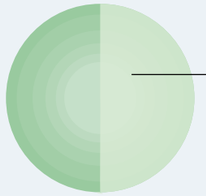
Dass sich das wertbezogene Marktvolumen nur bedingt vom Güteraufkommen ableiten lässt, sei am Beispiel des Teilmarktes KEP verdeutlicht. Dessen wertbezogenes Marktvolumen beläuft sich nach Angaben der Postkommission PostCom im Jahr 2023 auf 4,12 Mrd. CHF.

Die entspricht einem Anteil von über 9% am Logistikgesamtmarkt. Das Güteraufkommen des KEP-Marktes mit seinen 4,6 Mio. Tonnen nimmt nur 1% des gesamten Güteraufkommens in der Schweiz ein. Während die Leistungserstellung im Paketmarkt angesichts der eingliedrigen Distributionsstruktur bis zum Endkunden teuer ist, ist der Transport von typischen Massengütern wie z.B. Steine und Erden oder auch Mineralölerzeugnisse je Gewichtseinheit wesentlich kostengünstiger, da hierbei verstärkt massenleistungsfähige Transportmittel wie Binnenschiffe oder die Bahn zum Einsatz kommen. Innerhalb eines Teilmarktes ist die Entwicklung des Güteraufkommens dagegen ein belastbarer Indikator sank der Gesamtumsatz des Schweizer KEP-Marktes parallel zum Güteraufkommen um 2,9%. Mit 2,73 Milliarden fiel der Rückgang der Sendungen noch etwas stärker aus.

Massengutlogistik

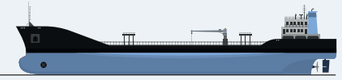
Dieses Segment beinhaltet den Transport umfangreicher Mengen homogener, überwiegend unverpackter Güter, darunter Erz, Kohle, Getreide und Erdöl.

Für den Transport und den Umschlag dieser Güter kommen spezialisierte Fahrzeuge und Anlagen wie Tanker und Förderbänder zum Einsatz. Der Bereich umfasst sowohl flüssige als auch trockene Massengüter.



Massengutlogistik

167.000.349 t/ 50% (-2%)



z.B. Tanker



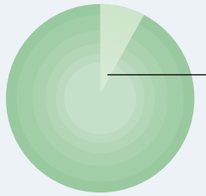
z.B. Förderbänder

Containergutlogistik

Im Fokus der Containerlogistik steht der Transport von Waren in standardisierten Containern, die mittels Schiffen, Zügen oder Schwerlasttransportern transportiert werden.

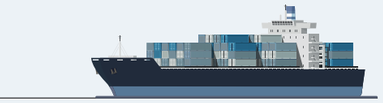
Die Verwendung standardisierter Container erleichtert den Güterumschlag erheblich, da ein Umpacken der Waren entfällt.

Dieses Segment umschliesst alle Transporte von Grosscontainern und vergleichbaren Behältnissen.



Containergutlogistik

31.161.577 t/ 9% (+1%)



z.B. Schiffe



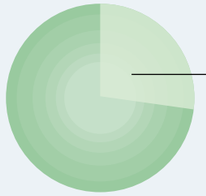
z.B. Züge



z.B. Schwertransporte

Stückgutlogistik

Die Stückgutlogistik widmet sich dem Transport einzeln verpackter Güter verschiedener Dimensionen und Beschaffenheiten, wie beispielsweise grosse Pakete, Paletten und Fässer. Im Unterschied zur Massengutlogistik erfolgt eine individuelle Behandlung dieser Güter, die zu grösseren Ladeeinheiten zusammengestellt werden. Dieser Bereich gilt als wesentlicher Bestandteil des Dienstleistungsspektrums in der Logistik.



Stückgutlogistik

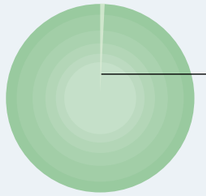
89.694.725 t/ 27 % (+0%)



Grosse Lade-Einheiten

KEP-Dienste
inkl. Briefe und Zeitungen

Die KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paketdienste) inkl. Briefe und Zeitungen/ Zeitschriften spezialisieren sich auf den Transport von Sendungen geringen Gewichts und Volumens, darunter kleine Pakete, Briefe und Zeitschriften. Sie zeichnen sich durch schnelle Lieferzeiten und hohe Flexibilität aus, wobei der Transport vorrangig über die Strasse erfolgt.



KEP-Dienste

4.584.976 t/ 1% (+0%)

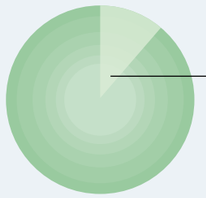


z.B. LKW

Übrige Teilmärkte

Unter "Übrige Logistikmärkte" werden Transportmengen zusammengefasst, die nicht eindeutig den definierten Logistikbereichen zugeordnet werden können.

Dies umfasst beispielsweise Spezialtransporte und Krandienste, die sich von den klassischen Segmenten unterscheiden.



Übrige Teilmärkte

43.171.800 t/ 13 % (+2%)



z.B. Krandienste



z.B. Spezialtransporte

Handel mit Fernost: Trends, Nachhaltigkeit und volkswirtschaftliche Auswirkungen

Schwerpunktthema 01



[1] Handelszeitung, 2024 [2] Bundesamt für Statistik (BFS), 2024 [3] World Bank, 2021

Das Handelsvolumen zwischen der Schweiz und China verzeichnet seit Jahren ein kontinuierliches Wachstum. Während es im Jahr 1990 noch unter einer Milliarde Schweizer Franken pro Jahr lag, hat es sich seither auf das Zwanzigfache erhöht und neue Höchststände erreicht. Insbesondere die Importe aus China haben sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten verzehnfacht, was die zunehmende Bedeutung Chinas als Handelspartner der Schweiz unterstreicht.

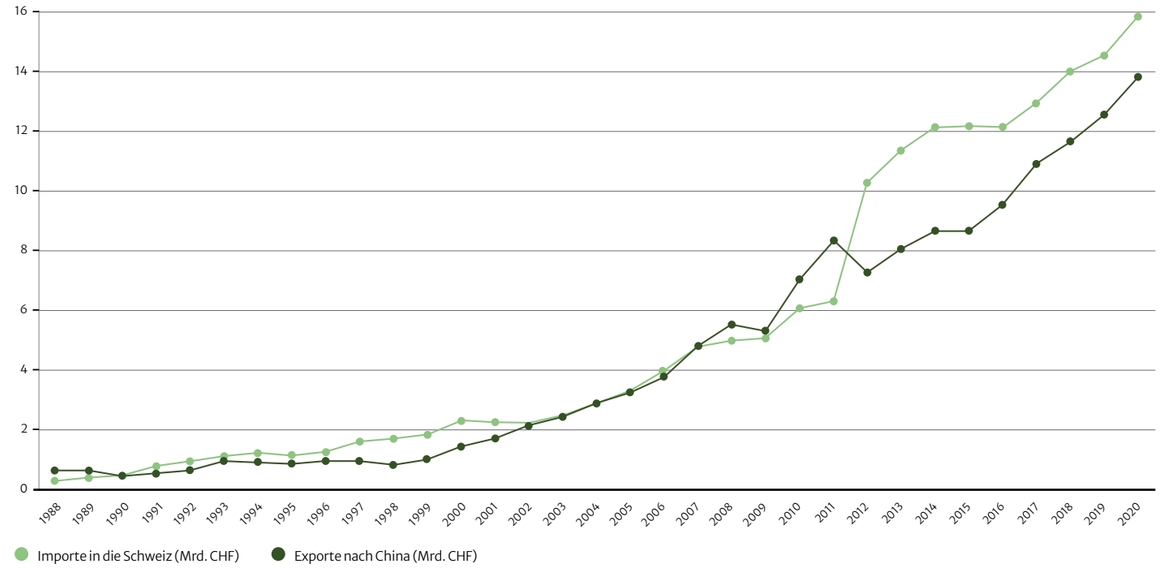


Abbildung 1:
Handelsvolumen mit China in Mrd. CHF (ohne Edelmetalle)[1]

Edelmetalle, obwohl in der vorliegenden Statistik nicht gesondert aufgeführt, spielen eine bedeutende Rolle im Handel zwischen der Schweiz und China, insbesondere im Export. Sie machen einen erheblichen Anteil des Handelsvolumens aus. Seit 2020 wachsen die Exporte nach China deutlich schneller als die Importe, was dazu führt, dass die Handelsüberschüsse unter Berücksichtigung der Edelmetalle signifikant höher ausfallen als ohne deren Einbezug.

Diese dynamische Entwicklung der letzten Jahre und Jahrzehnte hat dazu geführt, dass China im Jahr 2023, gemessen am Exportwert, der drittgrösste Handelspartner der Schweiz war. Nur die USA mit etwa 56,6 Milliarden Schweizer Franken und Deutschland mit rund 46 Milliarden Schweizer Franken lagen vor China, dessen Exportwert inzwischen bei 40,5 Milliarden Schweizer Franken liegt – mit einer weiterhin steigenden Tendenz[2]. Für China hat die Handelsbeziehung mit der Schweiz eine deutlich geringere Bedeutung als umgekehrt. Gemessen am Handelswert rangiert die Schweiz bei den chinesischen Exportmärkten lediglich auf Platz 57 und bei den Importmärkten auf Platz 17. Dies verdeutlicht die asymmetrische Relevanz der bilateralen Handelsbeziehungen.[3]

Das Freihandelsabkommen mit China

Im Jahr 2013 wurde in Peking das chinesisch-schweizerische Freihandelsabkommen unterzeichnet. Ziel dieses Abkommens ist es, den Freihandel zu erleichtern und die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen beiden Ländern zu stärken. Bereits im ersten Jahr nach Inkrafttreten stiegen die Importe aus China in die Schweiz um mehr als 4%, während die Schweizer Exporte nach China um rund 2,3% zunahmen. Der Zollabbau in China wurde nahezu vollständig umgesetzt, was jedoch verdeutlicht, dass Handelsbarrieren nur schrittweise reduziert werden können.

Das Freihandelsabkommen bietet Schweizer Unternehmen erhebliche Einsparungen im Import- und Exportgeschäft und stärkt dadurch die bilateralen Handelsbeziehungen. Laut dem SECO soll mit China über eine Optimierung des Abkommens verhandelt werden, um dieses an die Entwicklungen des Marktes anzupassen.

Der stark wachsende E-Commerce, der 2013 noch kaum Bedeutung hatte, soll dabei ebenfalls Teil der Verhandlungen sein.[4]

Megatrend: E-Commerce

Seit Mitte 2023 hat sich der Handel zwischen der Schweiz und China signifikant verändert, insbesondere durch den Anstieg von Direktlieferungen chinesischer Online-Plattformen wie Temu und Shein. Diese Entwicklung, oft als "Paketflut" bezeichnet, hat zu einem beispiellosen Anstieg des Sendungsvolumens geführt.

Während genaue Zahlen für die Schweiz schwer zu ermitteln sind, deuten Schätzungen darauf hin, dass täglich etwa 100.000 Pakete von diesen Anbietern die Schweiz erreichen. Zum Vergleich: In Deutschland werden täglich rund 400.000 Pakete von Temu und Shein zugestellt.

Diese Zunahme des Paketvolumens stellt sowohl logistische als auch regulatorische Herausforderungen dar und beeinflusst die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und China sowie anderen europäischen Ländern und den USA. In 2024 wird das Auslandsgeschäft (E-Commerce) um ca. 15% gegenüber dem Vorjahr gewachsen sein, genauere Zahlen wird es wohl erst Mitte 2025 geben. Die Wachstumsraten sind gross – der Umsatz im Onlinehandel (Ausland) hat sich vor allem aufgrund von Temu und Shein vom Januar 2023 bis Januar 2024 verdoppelt.

Temu und Shein – Wer ist das eigentlich?

Temu und Shein sind prominente E-Commerce-Plattformen, die durch ihre preisgünstigen Angebote und umfangreichen Produktpaletten auffallen.

Shein, ein chinesisches Unternehmen, spezialisiert sich auf Fast Fashion und bietet hauptsächlich Kleidung und Accessoires an. Temu, eine Tochtergesellschaft der PDD Holdings Inc., die auch hinter Pinduoduo steht, offeriert ein breiteres Sortiment, da unter Elektronik, Haushaltswaren und Bekleidung, und operiert nach einem marktplatzähnlichen Modell. Beide Plattformen zielen auf preissensible Kunden ab und nutzen aggressive Marketingstrategien, um weltweit Marktanteile zu erobern.

Im Hintergrund kooperieren Temu und Shein mit einer Vielzahl von Herstellern, hauptsächlich aus China. Diese Produzenten bleiben oft anonym, da die Plattformen keine detaillierten Informationen über die Herkunft der Produkte bereitstellen. Die Artikel werden in der Regel direkt vom Hersteller an den Endkunden versandt, was die Geschäftsmodelle schlank hält und niedrige Preise ermöglicht. Dieses Vorgehen führt jedoch zu Bedenken hinsichtlich der Produktsicherheit und Qualität, da die Einhaltung internationaler Standards nicht immer gewährleistet ist.

Zusätzlich stehen Temu und Shein wegen ihrer Arbeitspraktiken und der mangelnden Transparenz in der Kritik. Berichte deuten darauf hin, dass die Plattformen erheblichen Druck auf ihre Lieferanten ausüben, um die Preise niedrig zu halten, was zu fragwürdigen Arbeitsbedingungen führen kann. Zudem umgehen sie häufig Einfuhrzölle und Produkttests nach europäischen Standards, was ihnen Kostenvorteile verschafft, jedoch zu Wettbewerbsverzerrungen führt.

Angesichts dieser Herausforderungen haben verschiedene Länder begonnen, regulatorische Massnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass Plattformen wie Temu und Shein die lokalen Gesetze und Standards einhalten. Dies umfasst strengere Kontrollen hinsichtlich Produktsicherheit, Arbeitsbedingungen und Steuerverpflichtungen, um einen fairen Wettbewerb und den Schutz der Verbraucher zu gewährleisten.

[4] Economiesuisse, 2024

Geschäftsmodell der E-Commerce-Plattformen:

Das Geschäftsmodell scheint neuartig zu sein, ist aber auf den zweiten Blick bereits etabliert und bekannt. Plattformen arbeiten mit Herstellern zusammen und vertreiben über diese Plattform weltweit die Produkte.

Die Plattform ist für die gesamte Zahlungsabwicklung und auch die Organisation des Versands zuständig und gibt entsprechende Vorgaben an die Hersteller weiter. Beim Kauf eines Produktes wird der Hersteller entsprechend instruiert und muss das Produkt schnellstens an einen Versanddienstleister weitergeben. Das Produkt wird verpackt und mit weiteren Sendungen konsolidiert und entsprechend gelabelt. Vom Hersteller geht es direkt zum Flughafen und die Waren werden durch Vollfrachter respektive durch Frachtcontainer im Bauch der Flugzeuge (Belly-Cargo) nach Europa transportiert.

Aufgrund der Konsolidierung ergeben sich geringe Stückpreise pro Sendung. Gleichzeitig kann ein Versand innerhalb weniger Tage gewährleistet werden. Aufgrund der grossen Sendungsmengen wird die Effizienz sichergestellt und das Geschäftsumfeld überhaupt erst ermöglicht. Gleichzeitig werden bewusst verschiedene Flugzeugtypen genutzt, um die Kosten gering zu halten. Passagierflugzeuge helfen dabei eine gewisse Menge direkt bis in die Schweiz zu transportieren, zum Beispiel auf Flügen der Swiss von Asien nach Zürich.

Grössere Mengen werden in grossen Frachtmaschinen von Asien in Richtung Luxemburg respektive nach Mailand Malpensa geflogen, um von dort aus mit dem Lkw weiter in die Schweiz transportiert zu werden (siehe Abbildung 2).

Nach dem Entpacken aus den grösseren Transportboxen werden, die waren direkt dem Paketdienstleister, namentlich der Schweizer Post respektive DPD übergeben, wobei erstere den Grossteil der Pakete ausliefert.

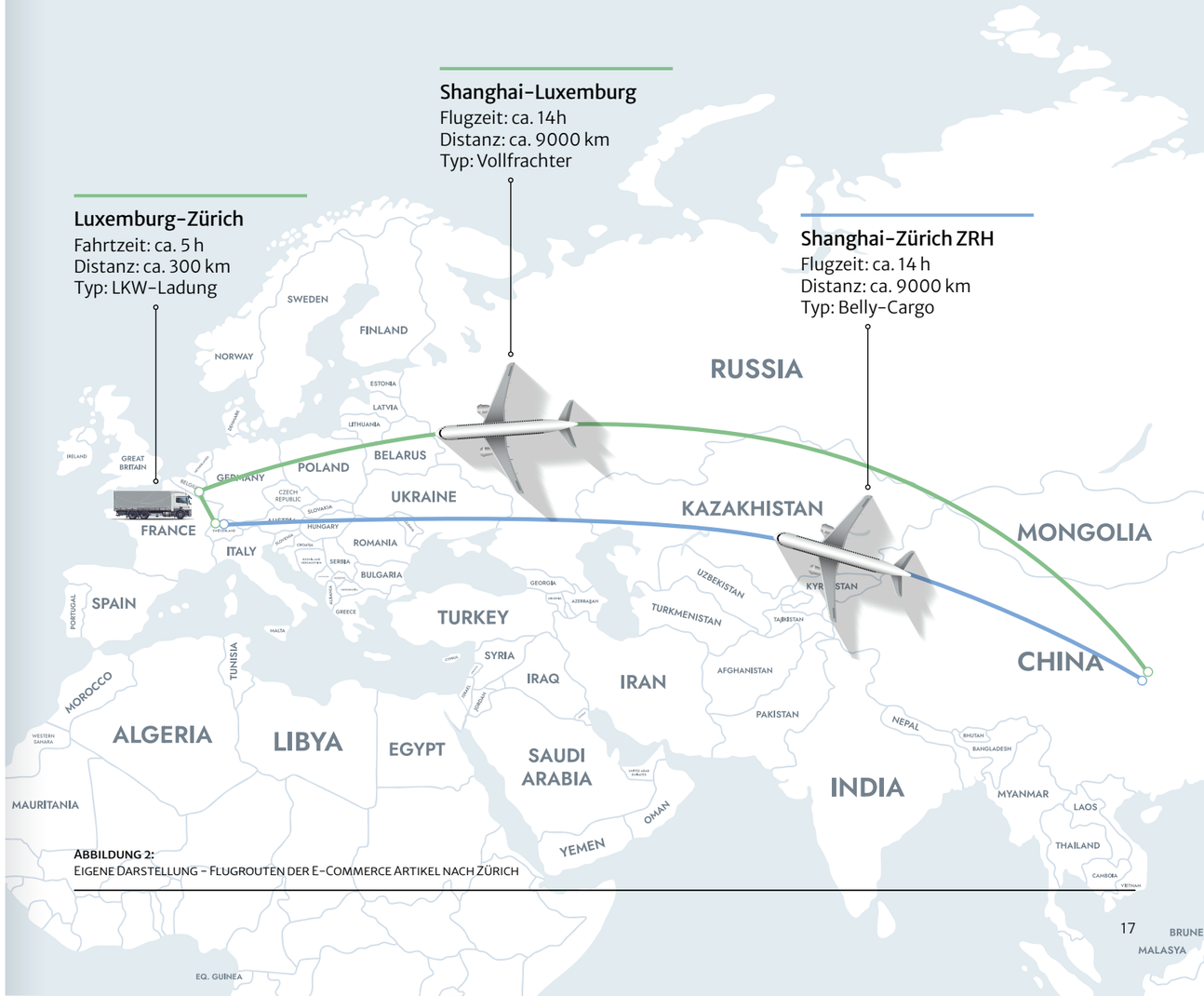


ABBILDUNG 2:
EIGENE DARSTELLUNG – FLUGROUTEN DER E-COMMERCE ARTIKEL NACH ZÜRICH

Paketflut aus Asien in Zahlen

Medienberichten zu den ankommenden Paketmengen (Import) variieren stark und lassen sich ohnehin nur schlecht validieren.

Ohne Frage sind diese Mengen seit Oktober 2023 stark gewachsen, sodass das zusätzliche Sendungsaufkommen, welches täglich via Schweizer Post und DPD, den beiden Hauptdienstleistern für Pakete auf der letzten Meile für Temu und Shein, ausgeliefert wird, sich auf circa 100.000 Pakete beläuft, Tendenz steigend. Der Grossteil wird mit der Schweizerischen Post ausgeliefert, ein kleinerer Teil, zirka 30% durch DPD.

Die Menge und auch das Wachstum sind so gross, dass in einer globalen Sicht bereits heute zirka 5% der Luftfrachtkapazität durch Temu und Shein ausgelastet werden. In den USA machen Pakete von den asiatischen Versandhändlern bereits 30% vom gesamten Paketvolumen aus, ebenfalls Tendenz steigend.

Die hohe Nachfrage führt dazu, dass neue Höchststände bei den Preisen für Luftfracht auf dem Trade von Asien nach Europa erreicht werden, auf den Rückflügen nach Asien können die Kapazitäten weniger gut ausgelastet werden.

Routenquote in der Schweiz:

Die Retourenquote im Schweizer Online-Handel variiert stark je nach Branche und Art des Shops. Laut einer HSLU-Studie haben etwa ein Drittel der Shops eine Retourenquote von 1% oder weniger, während einzelne Anbieter – vor allem im Modebereich – bis zu 60% Rücksendungen verzeichnen.

Im Durchschnitt liegt die Retourenquote bei 7%. Rücksendungen sind für Händler kostenintensiv: Die Bearbeitung einer Retoure kostet durchschnittlich 20 Franken, und der Verkaufspreis des retournierten Produkts sinkt im Schnitt um 18%. Zudem planen rund die Hälfte der Konsumenten Rücksendungen bereits beim Einkauf ein, indem sie mehrere Artikel zur Auswahl bestellen.

Die Retouren bei Temu und Shein folgen einem speziellen Modell: Die erste Rückgabe pro Bestellung ist oft kostenlos, bei weiteren Rücksendungen können jedoch Gebühren anfallen. Die Anzahl der Retouren ist unbekannt und wird wohl bewusst verschwiegen, relativ sicher ist jedoch, dass zurückgesendete Artikel oft entsorgt werden, da eine Wiedervermarktung aufgrund der geringen Margen und hohen Logistikkosten unwirtschaftlich ist.

Produkte wie Kleidung, Elektrogeräte oder Spielzeug, die zurückgegeben werden, landen häufig im Müll, was ökologische Fragen aufwirft.[5]

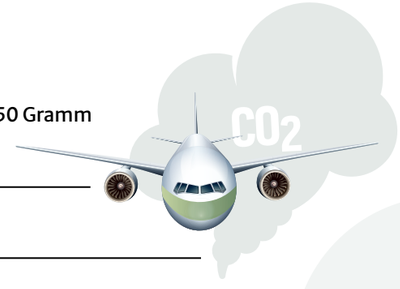
Wie steht es um die Nachhaltigkeit*?

Die Nachhaltigkeit von Produkten aus dem E-Commerce ist eine komplexe Angelegenheit, da zahlreiche Faktoren berücksichtigt werden müssen. Neben der Herstellung und den verwendeten Materialien spielen auch der Transport und die Prozesse am Ende des Lebenszyklus eine entscheidende Rolle. Oft wird in der öffentlichen Diskussion vor allem der Transport per Luftfracht hervorgehoben, während andere Aspekte wie der Energieverbrauch in der Produktion oder die Entsorgung zurückgesendeter Waren weniger Beachtung finden.

Bereits bei der Herstellung in Asien entstehen aufgrund des dortigen Strommixes mehr CO_2-Emissionen als bei einer Produktion in der Schweiz oder Europa. Der Transportweg verstärkt diese Bilanz:

Die Ware wird häufig per Luftfracht transportiert, was besonders CO_2-intensiv ist.

Für eine typische Transportdistanz von etwa 9000 Kilometern beträgt die Emission 550 Gramm CO_2 pro Tonne und Kilometer. Für ein 1-kg-Paket lässt sich dies wie folgt berechnen:



$$CO_2 = 550g \times 9000km \times 0{,}001t = 4950g$$

[5] Shein, 2024

Das bedeutet, dass der Transport eines 1-kg-Pakets über diese Strecke rund 4,95kg CO_2 verursacht.

Diese hohe Belastung verdeutlicht den ökologischen Fussabdruck, den der Transport per Flugzeug hinterlässt. Es liesse sich aber auch argumentieren, dass die Pakete von Temu und Shein dabei helfen, die Auslastung der Passagierflugzeuge durch zusätzliche Belly-Cargo erhöhen und die Assets somit entsprechend effizienter eingesetzt werden.

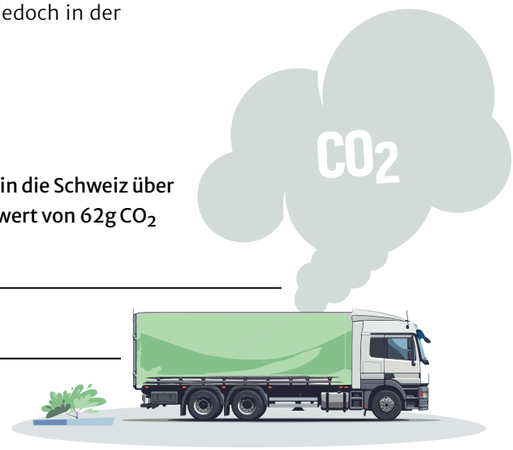
Durch die Temu und Shein-Pakete können bestehende Kapazitäten in der Luftfracht besser ausgelastet werden. Flugzeuge fliegen somit endlich wieder voll beladen um den Globus.

Ein weiterer Nachhaltigkeitsaspekt betrifft die Retouren und deren Behandlung. Rücksendungen, die bei Plattformen wie Temu und Shein anfallen, werden oftmals vernichtet, da die Kosten für die Wiedervermarktung die geringen Margen übersteigen. Produkte wie Kleidung, Spielzeug oder Elektrogeräte werden daher häufig entsorgt, was den Ressourceneinsatz zusätzlich belastet. Allerdings sollte berücksichtigt werden, dass viele Artikel, die von Schweizer Onlinehändlern wie Galaxus oder Digitec verkauft werden, ebenfalls in China produziert werden. Diese Produkte werden meist auf ähnliche Weise transportiert und unterscheiden sich in ihrer ökologischen Bilanz oft nicht wesentlich.

Der Unterschied liegt jedoch in der Transparenz: Schweizer Händler bieten in der Regel mehr Einblicke in die Produktions- und Transportbedingungen als ihre chinesischen Pendants.

Verglichen mit einem Produkt aus Deutschland fallen bei einem Transport aus China deutlich höhere Emissionen an.

Zum Beispiel verursacht ein 1-kg-Paket, das per LKW von Thüringen in die Schweiz über eine Distanz von 700 Kilometern transportiert wird, bei einem Richtwert von 62g CO_2 pro Tonne und Kilometer etwa 43,4 Gramm CO_2:



$$CO_2 = 62g \times 700km \times 0{,}001t = 43{,}4g$$

* Nachhaltigkeitsberechnungen sind komplex, da zahlreiche Variablen berücksichtigt werden müssen, wie der Typ des eingesetzten LKWs, die Verkehrssituation (z. B. Staus), die zurückgelegte Strecke und die Auslastung der Fahrzeugkapazität. Diese Faktoren beeinflussen die tatsächlichen Emissionen erheblich und erschweren präzise Berechnungen.

Aber warum sind die Produkte aus Asien so preiswert?

Die günstigen Preise bei Temu und Shein resultieren aus einer Kombination verschiedener Faktoren. Beide Plattformen beziehen ihre Waren direkt von namenlosen Produzenten in China, wodurch sie Kosten für Zwischenhändler oder Markenaufschläge einsparen.

Statt etablierter Marken setzen sie auf generische Produkte, was die Preise zusätzlich drückt. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Produkte oft direkt vom Hersteller an die Konsumenten geliefert werden, ohne kostenintensive Lager- und Logistikprozesse dazwischen.

Zudem profitieren die Plattformen von steuer- und zollbefreiten Sendungen, da die Pakete meist klein und von geringem Wert sind. Hohe Produktionsvolumina und Skaleneffekte ermöglichen es den Produzenten, die Kosten pro Einheit zu senken, was direkt an die Kunden weitergegeben wird. Hinzu kommen die vergleichsweisen niedrigen Produktionskosten in China. Strompreise beispielsweise liegen dort bei etwa 8 Cent/kWh, während sie in der Schweiz rund 30 Rappen/kWh betragen.

Auch Materialkosten wie Stahl sind in China mit etwa 500 USD/Tonne günstiger als in Europa, wo sie bei 627 USD/Tonne liegen.[6/7/8]

Marktbeherrschung durch staatliche Förderung und Verdrängungswettbewerb um jeden Preis

China betreibt einen aggressiven Verdrängungswettbewerb auf den globalen Märkten, unterstützt durch umfangreiche staatliche Subventionen. Angesichts einer wirtschaftlich schwierigen Situation und stagnierender Wachstumsraten stellt die chinesische Regierung massive Finanzmittel bereit, um die Wirtschaft anzukurbeln.

Allein im Juli 2020 wurden weitere 400 Milliarden Euro für Subventionen zugesichert. Mehr als 99% der börsennotierten Unternehmen erhielten im Jahr 2022 direkte staatliche Unterstützung, wobei die Höhe der Zuwendungen stark variierte. Der Schwerpunkt dieser Subventionen liegt auf der Förderung von Zukunftstechnologien wie Elektronik, Elektrofahrzeugen und erneuerbaren Energien. Ziel ist es, in diesen Bereichen die technologische Führerschaft zu übernehmen.

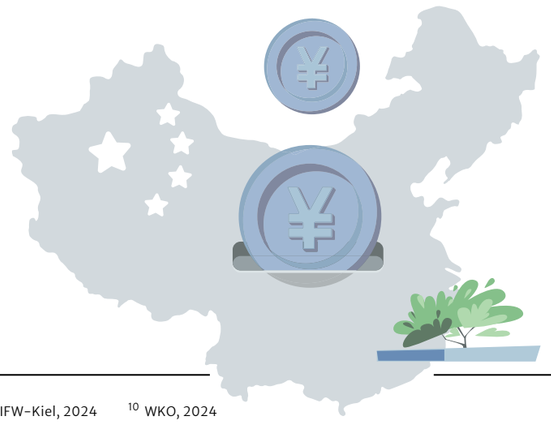
Insbesondere im Online-Handel, etwa bei Plattformen wie Temu und Shein, werden diese Subventionen genutzt, um bestehende Marktpreise deutlich zu unterbieten. Dadurch sollen Konkurrenten aus anderen Ländern verdrängt werden.

Die Subventionsformen sind vielfältig und reichen von Direktzahlungen über vergünstigte Kredite und Steuervergünstigungen bis hin zu bevorzugtem Zugang zu Rohstoffen oder Vorzugsbehandlung bei öffentlichen Ausschreibungen. Zudem profitieren subventionierte Unternehmen von günstigen Vorleistungen, wenn auch ihre Lieferanten staatlich gefördert werden. Laut Studien fliessen in China bis zu neunmal mehr Subventionen als im Durchschnitt der OECD-Länder.

Dieser staatlich geförderte Verdrängungswettbewerb birgt das Risiko, dass andere Länder ihre Wettbewerbsfähigkeit verlieren, wenn keine Gegenmassnahmen ergriffen werden.

Die europäischen Regierungen und andere internationale Akteure müssen sich dieser Herausforderung stellen, um sicherzustellen, dass weiterhin faire Marktbedingungen herrschen.[9/10]

In China fliessen bis zu neunmal mehr Subventionen als im Durchschnitt der OECD-Länder.



[6] Swissgrid, 2024 [7] Prognos, 2024 [8] SRF, 2024 [9] IFW-Kiel, 2024 [10] WKO, 2024

Wie steht es um die Produktsicherheit?

Die Produktsicherheitsanforderungen in China entsprechen formal weitgehend internationalen Standards. In der Praxis gibt es jedoch deutliche Unterschiede in der Umsetzung und Überwachung dieser Standards, besonders im Vergleich zu Europa. Laut dem europäischen Schnellwarnsystem für gefährliche Produkte (RAPEX) stammt ein überproportional hoher Anteil besonders gefährlicher Importgüter aus China. Tests zeigen, dass fast alle auf Plattformen wie Temu und Shein gekauften Spielwaren nicht den Schweizer oder europäischen Vorschriften entsprechen. Auch bei Elektroartikeln werden gesetzliche Anforderungen in den meisten Fällen nicht erfüllt.

Ein wesentlicher Kritikpunkt ist, dass Temu und Shein nicht der Schweizer Gesetzgebung unterliegen. Käufer, die auf diesen Plattformen bestellen, gelten gemäss dem HANDELS-VERBAND.swiss als Inverkehrbringer. Das bedeutet, dass die Verantwortung für die Einhaltung der Produktsicherheitsanforderungen beim Käufer liegt, während die Plattformen von dieser Haftung entlastet werden. Dies gilt gleichwohl für die Haftung, diese wird von Temu und Shein als Marktplatz explizit ausgeschlossen.

Ein zentraler Bestandteil der Produktsicherheit in Europa ist die CE-Kennzeichnung. Sie bestätigt, dass ein Produkt den geltenden EU- und Schweizer Anforderungen an Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz entspricht. Produkte mit CE-Kennzeichnung dürfen innerhalb der EU und der Schweiz verkauft werden. Schweizer Händler wie Digitec fungieren als Inverkehrbringer und tragen somit die volle Verantwortung für die Produktsicherheit. Sie stellen sicher, dass ihre Produkte den gesetzlichen Anforderungen entsprechen, einschliesslich der CE-Kennzeichnung.

Dies bietet den Konsumenten ein hohes Mass an Sicherheit und Vertrauen. Im Gegensatz dazu fehlen bei Plattformen wie Temu und Shein solche Absicherungen. Zudem ist die Behandlung von Retouren intransparent: Viele zurückgesendete Produkte werden vernichtet, da eine Wiedervermarktung aufgrund niedriger Margen und hoher Kosten oft unwirtschaftlich ist.

Konsumenten sollten sich daher der Risiken bewusst sein, die mit Käufen auf solchen Plattformen einhergehen.

In Abbildung 3 (nächste Seite) wird der Prozess eines Kaufs über einen chinesischen Onlinehändler wie Temu oder Shein abgebildet. Hier wird die Bestellung von der Plattform direkt an den Hersteller weitergeleitet. Das Produkt wird ohne lokale Anpassungen oder zusätzliche Prüfungen per Express-Luftfracht in die Schweiz verschickt. Nach der Luftfrachtabfertigung wird es an einen Paketdienstleister übergeben, der die Ware direkt zum Empfänger liefert. Dabei gilt der Empfänger als Inverkehrbringer und trägt die Verantwortung für die Produktsicherheit. Allerdings hat er kaum Transparenz über die Herkunft und Standards des Produkts und verfügt über wenig lokale Unterstützung bei Problemen. Zudem hat der Käufer, der als Inverkehrbringer agiert, kaum Verhandlungsmacht gegenüber der Plattform oder dem Hersteller.

In der zweiten Darstellung wird der Prozess beim Kauf eines identischen Produkts über einen Schweizer Onlinehändler dargestellt. Schweizer Händler betreiben in der Regel Lagerstätten im Land, was eine effizientere Konsolidierung ermöglicht. Als in der Schweiz rechtspflichtige Unternehmen sind sie dafür verantwortlich, dass die Produktsicherheit und die geltenden Standards eingehalten werden.

Zudem sind sie verpflichtet, Gebühren wie die vorgezogene Recyclinggebühr zu entrichten. Käufer haben ähnlich wie im stationären Handel Rechte und können sich bei Problemen direkt an den Händler wenden.

Dieser wiederum setzt die notwendigen Massnahmen beim Hersteller durch und sorgt für die korrekte Produktkennzeichnung. Dies schafft für Konsumenten eine deutlich höhere Sicherheit und Transparenz. [11/12/13/14]

> **Wettbewerb zwischen inländischen und ausländischen Online-Händlern ist gut und erwünscht – der Wettbewerb muss aber fair sein.**
>
> HANDELSVERBAND.swiss

[11] HANDELSVERBAND.swiss, 2024 [12] SECO, 2024a [13] SECO, 2024b [14] Europäische Kommission, 2024

Bei einer genauen Betrachtung des Prozesses wird ersichtlich, dass der Verbraucher beim Einkauf auf einer Plattform aus China stark im Nachteil ist – der teilweise um vielfaches niedrigere Preis, die Bezahlung via TWINT und die schnelle Lieferung schaffen jedoch vertrauen für die Endkunden.[15]

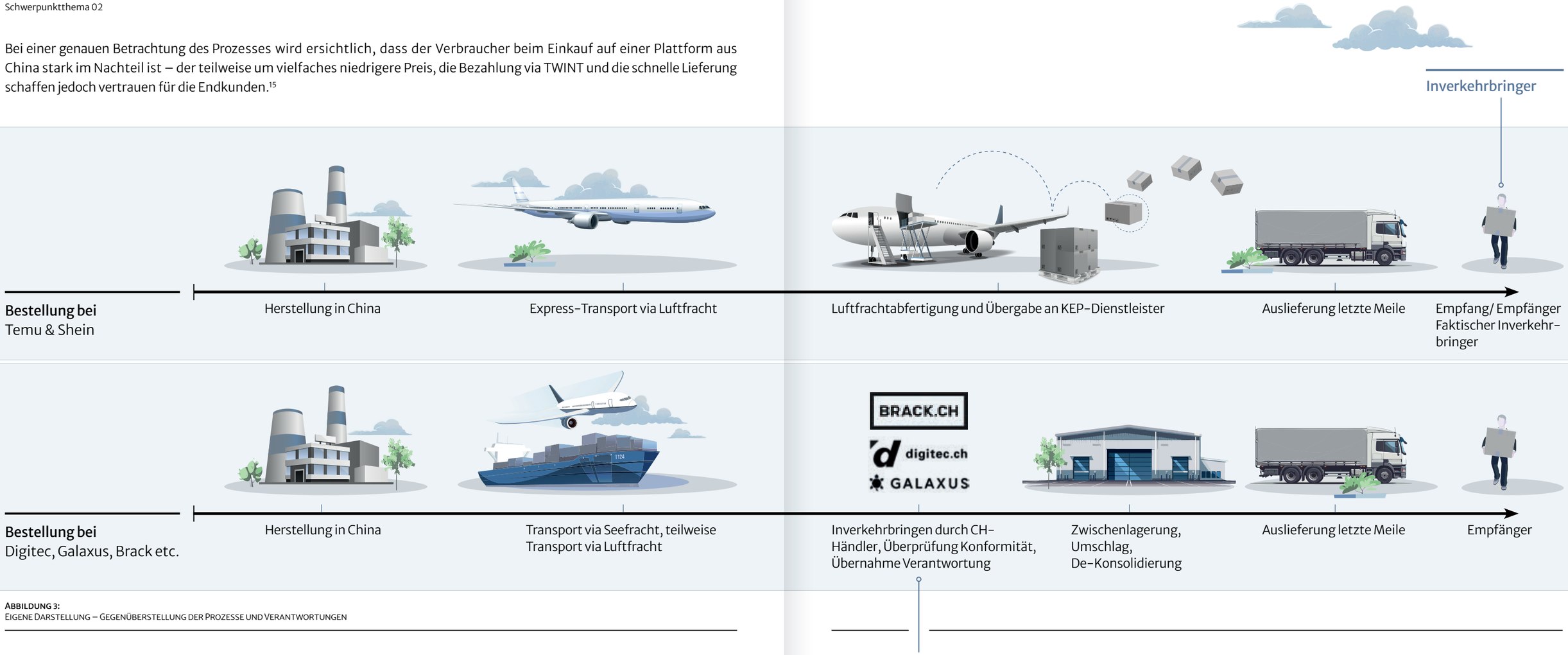


Abbildung 3:
Eigene Darstellung – Gegenüberstellung der Prozesse und Verantwortungen

Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Auch die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des internationalen Onlinehandels bedürfen weiterer Diskussion. Generell sprechen sich sowohl der Staat als auch die SECO dafür aus, dass ein fairer Wettbewerb gewährleistet wird, da Wettbewerb grundsätzlich gut für die Verbraucher ist.

Der Onlinehandel mit anderen Ländern und die damit verbundenen Importe sind also nicht per se negativ, sondern sorgen für mehr Wettbewerb im Markt und günstigere Preise für Konsumenten. Dies ist jedoch nur dann fair, wenn für alle Anbieter die gleichen Bedingungen gelten, insbesondere hinsichtlich der Erhebung von Gebühren wie Mehrwertsteuer oder vorgezogener Recyclinggebühren. An diesen Stellschrauben wird aktuell gearbeitet, um einen fairen Wettbewerb wiederherzustellen.

Dennoch befindet man sich derzeit noch in der Analysephase, und es bleibt abzuwarten, in welche Richtung sich der Handel entwickelt. Einige Stimmen argumentieren, dass die Angebote chinesischer Onlinehändler wie Temu und Shein aufgrund der grossen Preisunterschiede den Konsumenten mehr Konsum ermöglichen. Dadurch werde eine volkswirtschaftliche Effizienz erzielt, die es zuvor nicht gegeben habe.

Oft wird betont, dass es sich bei den Produkten von Temu und Shein um dieselben Artikel handelt, die auch auf Schweizer Plattformen angeboten werden – allerdings zu deutlich geringeren Preisen.

Ohne Frage führt dies jedoch auch dazu, dass Schweizer Unternehmen und Hersteller von preisgünstigen Produkten aus Asien verdrängt werden – ob allerdings bereits Arbeitsplätze in der Schweiz verloren gegangen sind oder nicht ist bisher völlig unklar und kann nicht bewertet werden. Belastbare Statistiken und fundierte Analysen zu den langfristigen Auswirkungen dieser Entwicklungen sind aktuell schlichtweg noch nicht verfügbar, weshalb aussagekräftige Einschätzungen derzeit schwierig sind. Das Werbebudget der Marktplätze ist hingegen bekannt – für den europäischen Markt beläuft sich dieses auf mehr als 3 CHF Milliarden im Jahr 2024, so der HANDELSVERBAND.swiss[16] und ZHAW.[17]

Es gibt allerdings auch positive Auswirkungen des zunehmenden Onlinehandels. Luftfrachtabfertiger verzeichnen einen regelrechten Boom, und auch Paketdienstleister in der Schweiz profitieren von einem gestiegenen Sendungsaufkommen. Viele Unternehmen berichten von hunderten Neueinstellungen in verschiedenen Bereichen, um die gestiegene Zahl an Paketen effizient abfertigen zu können. Diese Entwicklungen zeigen eine andere Seite der Medaille, die oft nicht ausreichend reflektiert diskutiert wird. Nichtsdestotrotz braucht es politische Reaktionen, um die Rahmenbedingungen für die Trends im Paketmarkt zu erneuern.

[15] Zumstein & Oehninger, 2024, S. 55 ff

[16] HANDELSVERBAND.swiss, 2024

[17] Zumstein & Oehninger, 2024, S. 25

Politische Reaktionen

[18] ESTV, 2024
[19] Zumstein & Oehninger, 2024, S. 24 f

Faire Rahmenbedingungen sind essenziell, um ein Gleichgewicht zwischen internationalem Wettbewerb und dem Schutz lokaler Wirtschaftsräume zu schaffen. Ungleichheiten bei der Erhebung von Mehrwertsteuer, Zoll oder Recyclinggebühren führen zu Wettbewerbsverzerrungen, die lokale Anbieter benachteiligen. Hinzu kommen Bedenken hinsichtlich der Produktsicherheit und Umweltbelastung durch Retouren oder unzureichend regulierte Produktionsbedingungen. Es ist daher entscheidend, gesetzliche Vorgaben so zu gestalten, dass alle Anbieter – unabhängig von ihrer Herkunft – gleichen Regeln unterliegen.

Nur so kann ein nachhaltiger, sicherer und fairer Wettbewerb gewährleistet werden, von dem sowohl Konsumenten als auch Unternehmen langfristig profitieren.

Ein erster Schritt ist gemacht, um die Wettbewerbsfähigkeit (wieder) herzustellen: Ab dem 1. Januar 2025 treten in der Schweiz Änderungen im Mehrwertsteuergesetz in Kraft, die insbesondere den Versandhandel betreffen. Gemäss der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV) werden ausländische Versandhändler mehrwertsteuerpflichtig, wenn sie pro Jahr mindestens 100.000 Franken Umsatz aus Kleinsendungen erzielen, die sie vom Ausland in die Schweiz liefern. Kleinsendungen sind dabei solche, bei denen der Steuerbetrag weniger als 5 Franken beträgt.

Für Plattformen wie Temu und Shein bedeutet dies, dass sie sich in der Schweiz für die Mehrwertsteuer registrieren lassen müssen, sofern sie die genannte Umsatzgrenze überschreiten. In diesem Fall gelten alle ihre Lieferungen in die Schweiz als Inlandlieferungen und unterliegen der Schweizer Mehrwertsteuer. Dies betrifft sowohl Kleinsendungen als auch grössere Sendungen.

Neben der Mehrwertsteuerpflicht ab dem 1. Januar 2025 werden in der Schweiz weitere Massnahmen diskutiert, um einen fairen Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Onlinehändlern wie Temu und Shein zu gewährleisten.[18/19]



- Vorgezogene Recyclinggebühr (vRG):
  In der Schweiz wird beim Verkauf bestimmter Elektro- und Elektronikgeräte eine vorgezogene Recyclinggebühr erhoben, die im Kaufpreis enthalten ist und die umweltgerechte Entsorgung finanziert. Beim Kauf solcher Geräte über ausländische Online-Plattformen wird diese Gebühr oft nicht erhoben, was zu Wettbewerbsverzerrungen führt und die Finanzierung des Recyclingsystems beeinträchtigt. Es wird daher diskutiert, wie die Erhebung der vRG auch bei Importen aus dem Ausland sichergestellt werden kann.



- Zollgebühren:
  Beim Import von Waren in die Schweiz fallen grundsätzlich Zollgebühren an, die sich nach Art und Gewicht der Waren richten. Allerdings umgehen einige ausländische Händler diese Gebühren, indem sie Bestellungen in kleinere Pakete aufteilen, um unterhalb der Wertfreigrenze zu bleiben und somit keine Zollgebühren zahlen zu müssen. Es wird diskutiert, wie solche Praktiken unterbunden und die korrekte Verzollung sichergestellt werden können.



- Produktsicherheit und Verbraucherschutz:
  Es besteht die Sorge, dass Produkte von ausländischen Onlinehändlern nicht den Schweizer Sicherheitsstandards entsprechen. Aufgrund des Territorialitätsprinzips sind den Schweizer Marktüberwachungsbehörden bei ausländischen Onlinehändlern jedoch die Hände gebunden. Es wird daher gefordert, dass ausländische Online-Plattformen eine Rechtsvertretung in der Schweiz haben müssen, um die Einhaltung der hiesigen Standards zu gewährleisten.



- Unlauterer Wettbewerb:
  Branchenverbände wie Swiss Textiles setzen sich für verstärkte Produktkontrollen und gegen unlauteren Wettbewerb ein. Sie fordern, dass ausländische Online-Plattformen denselben gesetzlichen Bestimmungen unterliegen wie Schweizer Anbieter, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.



- Preisbekanntgabeverordnung (PBV):
  Die Preisbekanntgabeverordnung regelt, wie Preise in der Schweiz transparent und korrekt angegeben werden müssen. Es gibt jedoch Bedenken, dass ausländische Online-Plattformen häufig irreführende Preisstrategien anwenden, wie z. B. überhöhte Streichpreise oder irreführende Selbstvergleiche, um Rabatte attraktiver wirken zu lassen. Dies wird als unlauterer Wettbewerb angesehen, da Schweizer Anbieter strikter an die PBV gebunden sind. Es wird diskutiert, wie die Durchsetzung dieser Vorschriften bei internationalen Händlern gestärkt werden kann.



- Haftbarmachung für Plagiate und illegale Produkte:
  Ausländische Plattformen wie Temu und Shein werden oft dafür kritisiert, Plagiate oder Produkte anzubieten, die nicht den Schweizer Vorschriften entsprechen (z. B. in Bezug auf Markenschutz oder Produktsicherheit). Branchenverbände fordern, dass solche Plattformen für Plagiate und illegale Waren haftbar gemacht werden können. Dies würde unter anderem bedeuten, dass sie eine rechtliche Vertretung in der Schweiz einrichten und die Verantwortung für die Einhaltung von Urheber- und Markenschutzgesetzen übernehmen müssten.

Trotz der bekannten Herausforderungen und Risiken steigen die Bestellzahlen weiterhin stark an. Letztendlich liegt die Verantwortung für diese Entwicklung bei den Verbrauchern selbst. Jeder Einzelne sollte sein Konsumverhalten kritisch hinterfragen und die Auswirkungen auf Umwelt, Fairness und lokale Wirtschaft berücksichtigen.

Verwerflich ist es nicht, auf solchen Plattformen zu bestellen, doch es erfordert ein Bewusstsein für die möglichen Risiken und Konsequenzen. Wichtig ist, dass die Politik zügig klare Rahmenbedingungen für einen faireren Wettbewerb schafft.

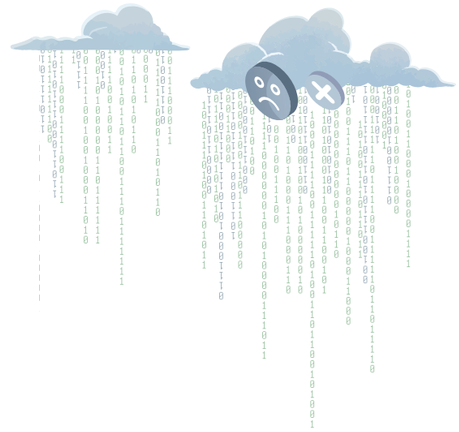
Dadurch wird sich zeigen, ob die Kampfpreise langfristig Bestand haben oder ob nachhaltigere Marktpraktiken überwiegen können.



Cyber-Bedrohungen und ihre Auswirkungen auf die Logistikbranche – Von Prävention bis Reaktion

Schwerpunktthema 02





Es gibt 2 Arten von Unternehmen: solche die schon gehackt wurden und solche, die es noch werden.

Robert Müller,
Direktor des FBI (2001 – 2023)

Das Zitat verdeutlicht eindringlich die derzeitige Situation in Bezug auf Cyberkriminalität. Es zeigt die allgegenwärtige Bedrohung, der Unternehmen in einer zunehmend digitalisierten Welt ausgesetzt sind.

Insbesondere in der Logistikbranche, die auf digitale Systeme und Vernetzung angewiesen ist, stellt die Bedrohung durch Cyberangriffe eine erhebliche Herausforderung dar – gleichzeitig muss die Logistik aufgrund der Internationalität der Branche zwingend auf digitale Systeme zurückgreifen. Laut Bundesamt für Cybersecurity (BACS) kann jeder Punkt, an dem Daten übertragen oder gespeichert werden, potenziell zum Ziel eines Angriffs werden. Damit einher geht das Risiko, dass digitale Systeme kompromittiert werden, sei es durch Datendiebstahl, Betriebsstörungen oder Erpressungsversuche.

Angriffe auf Logistikunternehmen sind nicht selten, je nach Grösse und Bekanntheit des Unternehmens können es gleich mehrere Hunderte Angriffe am Tag sein – aber nur wenig stellen eine echte Bedrohung für die Unternehmen dar.

Das Problem ist: Die steigende Abhängigkeit von IT-Systemen macht Unternehmen angreifbar und die Anzahl der Einfallstore für Störungen wachsen.

100-prozentige Sicherheit kann nie gewährleistet werden, aber die Organisation, bestimmte Mechanismen und Expertise können die Wahrscheinlichkeit und Stärke eines Impacts begrenzen.

Der Mensch ist die grösste Schwachstelle im System. Menschen machen Fehler und das ist auch in Ordnung – aber der Umgang mit dem Fehler ist entscheidend: Wird ein Fehlverhalten zeitnah kommuniziert, kann ein Angriff abgewehrt werden.

Manuel Novio, Leiter IT, Planzer Transport AG

Zahlen und Fakten zu Cyberangriffen auf Schweizer Unternehmen

Cyberangriffe stellen für Schweizer Unternehmen ein erhebliches Risiko dar. Nahezu alle CEOs in der Schweiz betrachten sie als Bedrohung. [1/2]

- Häufigkeit von Ransomware-Angriffen:
  Im Durchschnitt wird alle 11 Sekunden ein Schweizer Unternehmen mit einem Ransomware-Angriff konfrontiert.
- Durchschnittlicher Schaden:
  ca. 6 Millionen Schweizer Franken Schaden für mittelständische Unternehmen.
- Betroffene KMU:
  ca. 55.000 Schweizer KMU mit 4 bis 49 Mitarbeitenden von Cyberangriffen betroffen im Jahr 2021 - Tendenz ist stark steigend: 2020 waren es noch 38.000 Unternehmen.

Einfallstore für Cyberangriffe: Analyse und Kategorisierung

Einfallstore, also die Zugangswege, durch die Cyberkriminelle in Unternehmenssysteme eindringen können, sind vielfältig und zahlreich – dies zeigt auch die Statistik über mögliche Schwachstellen und Einfallstore (siehe Abbildung 1).[3]

Diese Wege stellen erhebliche Gefahren dar, da sie oft durch Unachtsamkeit, mangelnde Sicherheitsmassnahmen oder gezielte Manipulationen ausgenutzt werden. Die verschiedenen Arten von Einfallstoren lassen sich in mehrere Kategorien zusammenfassen.[4]

In der Cybersicherheit unterscheidet das BACS grundsätzlich zwischen zwei Hauptangriffspfaden für Cyberangriffe: "Über Personen und über schlecht administrierte oder nicht gepatchte Systeme".[5]

1. Menschliche Schwachstellen:

Cyberangriffe nutzen häufig die Gutgläubigkeit oder Unachtsamkeit von Mitarbeitenden aus. Dazu gehören

- Phishing-Angriffe:
  Gefälschte E-Mails oder Websites, die Nutzer dazu bringen, persönliche oder vertrauliche Informationen preiszugeben.
- Schädliche Anhänge und Downloads:
  Infizierte Dateien, die per E-Mail verschickt oder auf unsicheren Plattformen bereitgestellt werden.
- Unsichere Passwörter:
  Leicht zu erratende oder mehrfach genutzte Passwörter, die Zugang zu sensiblen Systemen ermöglichen.



[1] PwC Schweiz, 2021
[2] BFS, 2023, Polizeiliche Kriminalstatistik
[3] PwC Schweiz, 2023, Befragung: 3.522 Führungskräfte weltweit; davon 70 aus der Schweiz
[4] Julisch, 2023
[5] Bundesamt für Cybersicherheit, 2025, Interview

2. Technologische Schwachstellen:

Technische Einfallstore entstehen durch unsichere oder veraltete Systeme sowie unzureichende Sicherheitsmassnahmen

- Offene und unsichere Netzwerke:
  Ungesicherte WLAN-Netzwerke ohne ausreichende Verschlüsselung und Sicherheitsprotokolle.
- Schatten-IT:
  Die Nutzung von nicht genehmigten Anwendungen oder Plattformen durch Mitarbeitende, wie etwa Messaging-Programme, die von der IT-Abteilung nicht kontrolliert werden.
- Infizierte Hardware:
  USB-Sticks oder externe Geräte, die Schadsoftware in das System einbringen.

3. Direkte Angriffe auf Systeme:

Cyberkriminelle nutzen gezielt Schwachstellen in IT-Systemen, um Schaden anzurichten oder Daten zu stehlen

- Ransomware und Trojaner:
  Schadprogramme, die Systeme blockieren oder Daten verschlüsseln, bis ein Lösegeld gezahlt wird.
- Distributed Denial-of-Service (DDoS)-Angriffe:
  Überlastung eines Systems durch massenhafte Anfragen, die es unbrauchbar machen.
- Man-in-the-Middle-Angriffe:
  Abfangen und Manipulation von Daten während der Übertragung zwischen zwei Kommunikationspartnern.

4. Überwachungs- und Spionagetechniken

- Spyware:
  Software, die unbemerkt Informationen über Nutzeraktivitäten sammelt.
- Keylogger:
  Programme, die Tastatureingaben aufzeichnen, um Passwörter oder vertrauliche Informationen zu stehlen.

In der vernetzten Logistik-IT ist das schwächste Kettenglied entscheidend, da es alle Partner gefährden kann. Ganzheitliche Sicherheit bedeutet nicht nur Selbstschutz, sondern auch, keine Bedrohung für Partner darzustellen.

Manuel Novio, Leiter IT, Planzer Transport AG

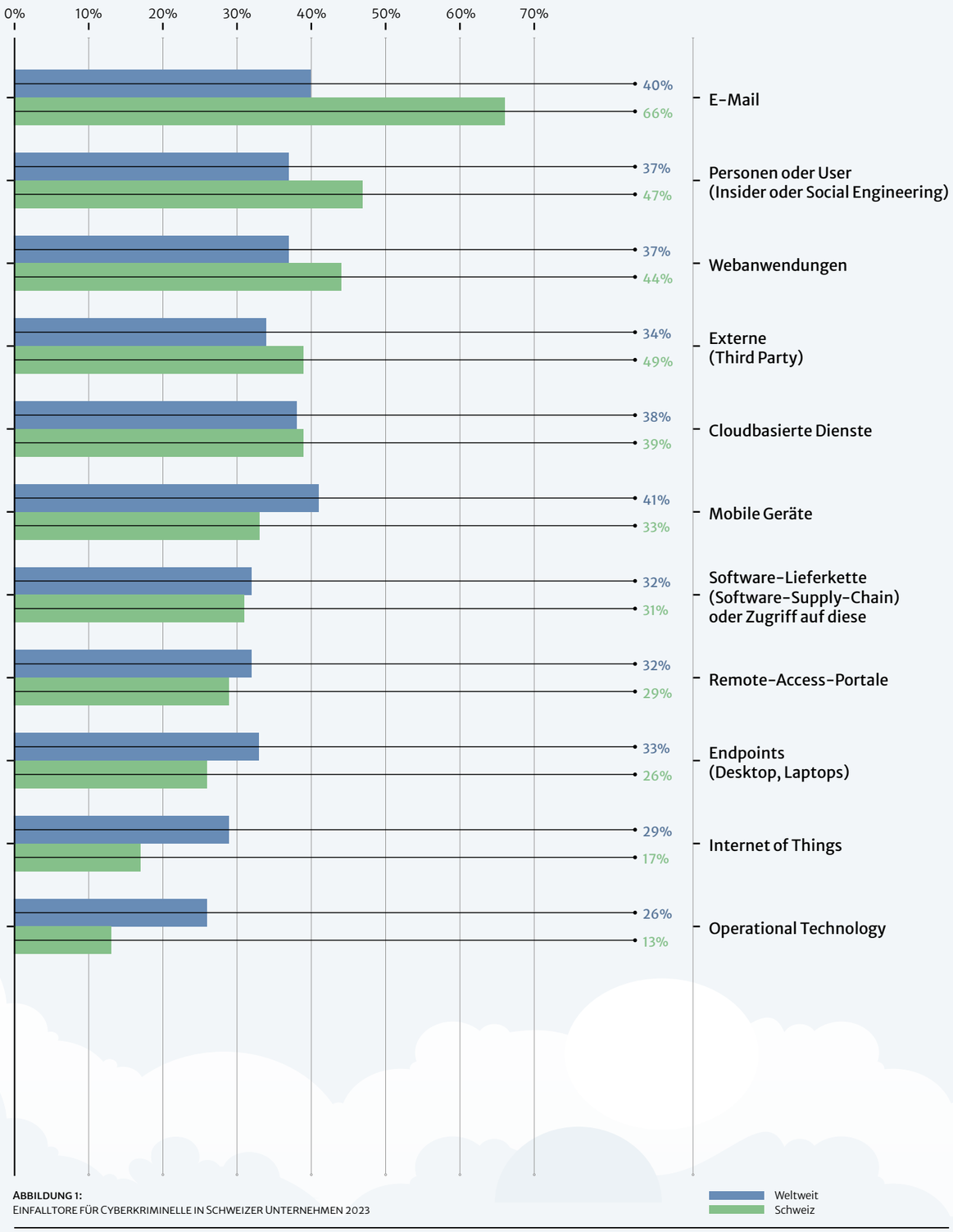
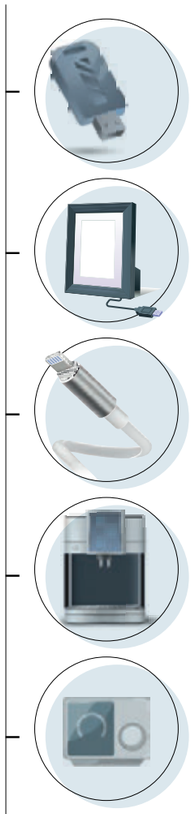


Abbildung 1:
Einfalltore für Cyberkriminelle in Schweizer Unternehmen 2023

Unauffällige, aber effektive Angriffswege

- Der USB-Stick im Parkhaus:
  Ein USB-Stick mit der Aufschrift "Gehälter" wurde in einem Parkhaus platziert. Ein neugieriger Mitarbeiter steckte ihn in seinen Computer, und schon war das Unternehmen von Schadsoftware betroffen. Dieser Angriff setzt auf die menschliche Neugier und zeigt, wie leicht ein System infiziert werden kann.
- Der digitale Bilderrahmen mit Schadsoftware:
  Digitale Bilderrahmen, die bereits ab Werk mit Schadsoftware infiziert waren, wurden verkauft. Sobald ein Käufer den Rahmen mit seinem Computer verband, installierte sich die Malware automatisch. Dieser Angriff verdeutlicht die Risiken bei der Nutzung von Hardware aus unbekannten oder unsicheren Quellen.
- Infizierte Ladekabel:
  Auf einer Fachkonferenz verteilten Angreifer kostenlose Smartphone-Ladekabel. Diese Kabel waren präpariert und konnten, sobald sie mit einem Gerät verbunden wurden, Daten auslesen oder Schadsoftware installieren. Ein Beispiel dafür, wie scheinbar harmlose Geschenke ein Sicherheitsrisiko darstellen können.
- Die smarte Kaffeemaschine:
  In einem Unternehmen wurde eine internetfähige Kaffeemaschine genutzt. Über Sicherheitslücken in der Maschine konnten Angreifer ins Unternehmensnetzwerk eindringen. Dieser Fall zeigt die Risiken, die mit ungesicherten IoT-Geräten (Internet of Things) verbunden sind.
- Hacking durch IoT-Thermostate:
  In einem Hotel nutzten Angreifer Schwachstellen in den smarten Thermostaten, die mit dem Netzwerk des Gebäudes verbunden waren. Von dort verschafften sie sich Zugriff auf Buchungssysteme und Kundendaten. Dieser Fall verdeutlicht, wie gefährlich schlecht gesicherte Geräte im Internet der Dinge sein können.



Diese Beispiele zeigen, wie ungewöhnlich und kreativ Einfallstore für Cyberangriffe sein können. Sie verdeutlichen, dass Angriffe nicht immer direkt als Bedrohung erkannt werden und dass gerade menschliches Verhalten ein entscheidender Faktor ist. Aus diesem Grund ist es essenziell, Mitarbeitende regelmässig zu sensibilisieren und zu schulen.

Verhinderungsstrategien

Cyberangriffe, insbesondere derartige, die durch skurrile Einfallstore in das Unternehmen gelangen können effektiv erschwert werden. Es bedarf einer ganzheitlichen und ausgewogenen Vorgehensweise, um die Einfallstore zu schliessen respektive diese zu sichern: [6]

Ganzheitliche Sichtweise auf Informationssicherheit

Cybersecurity darf nicht nur auf die IT-Sicherheit beschränkt werden. Eine umfassende Herangehensweise muss alle relevanten Unternehmensprozesse einbeziehen:

- Prozessanalyse:
  - Welche Software, Plattformen und Systeme werden im täglichen Betrieb genutzt?
  - Werden auch nicht genehmigte Anwendungen ("Schatten-IT") eingesetzt?
- Effiziente Vorfallsmeldung:
  - Welche Meldewege bestehen für Sicherheitsvorfälle im Unternehmen, insbesondere in einem dezentralen Netzwerk mit verschiedenen Standorten?

[6] Julisch, 2023

- Arbeitsumgebung:
  - Werden sichere Verbindungen wie VPNs für Mitarbeitende in der Disposition oder im Management genutzt?
  - Werden private Geräte kontrolliert und abgesichert?
  - Wie wird sichergestellt, dass diese Standards auch für externe Partner und Fahrer gelten?

Technologische Massnahmen

Der Einsatz moderner Technologien spielt eine Schlüsselrolle beim Schutz vor Angriffen:

- Firewalls und Verschlüsselungsprotokolle:
  - Sind alle Netzwerke, insbesondere in Lagerhäusern, durch Firewalls geschützt?
  - Wie wird der Schutz regelmässig geprüft und aktualisiert?
  - Werden moderne Verschlüsselungsprotokolle wie WPA3 in allen WLAN-Netzwerken genutzt?
- Regelmässige Systemaktualisierungen:
  - Wird sichergestellt, dass Software und Hardware, insbesondere an kleineren Standorten wie Lagern oder Umschlagplätzen, stets auf dem neuesten Stand gehalten werden?
- Sichere Homeoffice-Ausstattung:
  - Gibt es Richtlinien zur Kontrolle von Homeoffice-Sicherheitsstandards, insbesondere für Führungskräfte, die Zugang zu sensiblen Daten haben?
- Eingeschränkte Zugriffsrechte:
  - Gibt es ein Rollen- und Rechtekonzept?
  - Wie wird festgelegt, welche Mitarbeitenden in der Logistik Zugang zu sensiblen Daten, wie Kundeninformationen oder Sendungsverfolgungssystemen, haben?
  - Wie oft werden Zugriffsrechte überprüft, insbesondere bei Mitarbeiter-Wechseln, wie z. B. bei externen Fahrern oder Zeitarbeitskräften?

Finanzielle Absicherung und Kontrollmechanismen[7]

Um auch wirtschaftliche Schäden zu begrenzen, sollten folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- Überprüfung von Geldflüssen:
  - Ist im Unternehmen ein Vier-Augen-Prinzip für grössere Transaktionen, z. B. ab 1000 Schweizer Franken, etabliert?
  - Wie werden Zahlungsprozesse in der Logistik, etwa mit externen Transportpartnern, überprüft, um Betrugsversuche wie gefälschte Rechnungen zu erkennen?
- Cyber-Versicherungen:
  - Welche Art von Cyber-Versicherung ist für Ihr Unternehmen relevant, insbesondere angesichts der spezifischen Risiken in der Logistik wie Datenverlust oder Betriebsunterbrechungen inkl. Haftungsschäden gegenüber Geschäftspartnern?
  - Nutzt Ihr Unternehmen die Unterstützung der Versicherung im Krisenmanagement, etwa bei der Erstellung und Umsetzung von Notfallplänen?



[7] FINMA, 2023

Backup-Systeme[8]

Der Einsatz moderner Technologien spielt eine Schlüsselrolle beim Schutz vor Angriffen:

Offline-Backups:
- Werden in Ihrem Unternehmen regelmässige Offline-Backups durchgeführt, bei denen Daten physisch vom Netzwerk getrennt werden, z. B. durch externe Festplatten?
- Falls vorhanden: Wie wird der Wechsel und die Rotation der Backup-Medien organisiert, um sicherzustellen, dass immer aktuelle Daten verfügbar sind?

- Aktualität der Backups:
  - Gibt es Testszenarien, um sicherzustellen, dass die Backups im Ernstfall tatsächlich abrufbar und verwendbar sind?

Krisenmanagement und Notfallpläne[9]

Eine gut vorbereitete Reaktion auf Sicherheitsvorfälle ist essenziell, um Schäden zu minimieren:

- Krisenpläne:
  - Gibt es in Ihrem Unternehmen einen detaillierten Notfallplan, der die spezifischen Anforderungen der Logistikbranche berücksichtigt, z. B. die Aufrechterhaltung kritischer Lieferketten während eines Cyberangriffs?
  - Wie wird sichergestellt, dass der Krisenplan regelmässig aktualisiert und an neue Bedrohungen oder Technologien angepasst wird?
- Zusammenarbeit mit Versicherungen:
  - Wie wird die Zusammenarbeit mit der Versicherung getestet und in den Krisenplan integriert, um im Ernstfall eine nahtlose Koordination zu gewährleisten?

Wichtig ist, dass sich die Unternehmen nicht nur auf eigene Kompetenzen verlassen, sondern aktiv professionelle Partner einbinden. Externe Expertise ist notwendig, um Angriffe zu verhindern respektive den Impact des Angriffs zu reduzieren.

Spezialisierte Unternehmen (z.B. Security Incident Response Services – SIRS) bieten genau diesen Service an, 24 Stunden 7 Tage die Woche Erreichbarkeit und einen grossen Erfahrungsschatz, nicht nur in der Schweiz, sondern auch darüber hinaus.

Trotz aller Professionalität im eigenen Unternehmen … im Falle eines gezielten, aktiven Angriffes müssen Experten eingebunden werden, die tagtäglich derartige Ereignisse bearbeiten.

Manuel Novio, Leiter IT, Planzer Transport AG

[8] Doroch, 2023
[9] Mobiliar, 2024

Motive für Cyberattacken auf die Logistikbranche: Klassifizierung[10/11]

[10] Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI), 2024
[11] Bundeskriminalamt [BKA], 2024

Cyberangriffe auf die Logistikbranche lassen sich in drei übergeordnete Kategorien respektive Motive einteilen:

- **Finanzielle Motive**
- **Politische und ideologische Motive**
- **Persönliche und wettbewerbsorientierte Motive**

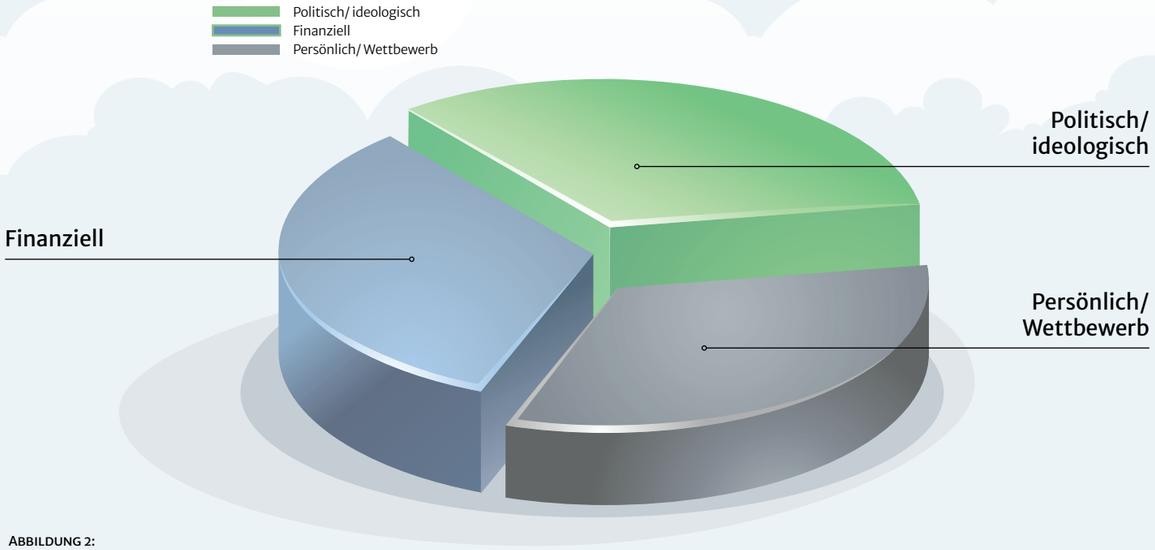


ABBILDUNG 2:
MOTIVE FÜR CYBERATTACKEN AUF DIE LOGISTIKBRANCHE

Diese Klassifizierung hilft, die unterschiedlichen Zielsetzungen hinter Angriffen besser zu verstehen und gezielte Gegenmassnahmen zu entwickeln.

Finanzielle Motive: Direkter wirtschaftlicher Gewinn

Diese Angriffe zielen auf die unmittelbare Bereicherung der Angreifer ab, oft durch Erpressung oder Datendiebstahl. Beispiele sind:

- Lösegeldforderungen:
  Einsatz von Ransomware, um Daten oder Systeme zu verschlüsseln und Unternehmen zur Zahlung von Lösegeld zu zwingen.
- Datenverkauf:
  Gestohlene Daten, wie Kundenlisten, Preisstrategien oder Betriebsgeheimnisse, werden auf dem Schwarzmarkt verkauft.
- Abrechnungsbetrug:
  Manipulation von Zahlungssystemen oder das Einschleusen gefälschter Rechnungen, um Gelder umzuleiten.

Politische und ideologische Motive: Botschaften und Spionage

Diese Kategorie umfasst Angriffe, bei denen es nicht primär um finanziellen Gewinn geht, sondern um politische, strategische oder gesellschaftliche Ziele:

- Politische Botschaften:
  Angriffe, um Aufmerksamkeit auf ein politisches oder gesellschaftliches Anliegen zu lenken, oft durch Daten Leaks oder DDoS-Angriffe.
- Wirtschaftsspionage:
  Staaten oder Organisationen stehlen Produktionspläne, neue Technologien oder Marktstrategien, um sich einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.
- Sabotage:
  Absichtliche Störung kritischer Logistikstrukturen, um Volkswirtschaften zu destabilisieren oder Unternehmen zu schwächen.

Persönliche und wettbewerbsorientierte Motive: Individuelle oder geschäftliche Interessen

Hier stehen persönliche Beweggründe oder strategische Unternehmensziele im Vordergrund:

- Rache und Eifersucht:
  Unzufriedene oder ehemalige Mitarbeitende initiieren Cyberangriffe, um dem Unternehmen zu schaden.
- Wettbewerbssabotage:
  Unternehmen werden gezielt geschwächt, um die Marktposition von Konkurrenten zu verbessern.
- Cyber-Herausforderungen:
  Hackergruppen oder Einzelpersonen testen ihre Fähigkeiten oder suchen Anerkennung in der Szene.
- Ideologische Ziele:
  Angriffe gegen Unternehmen, die als umweltschädlich oder unethisch wahrgenommen werden.

Cyberangriffe zeigen die Verwundbarkeit kritischer Infrastrukturen von Unternehmen.



Prominente Beispiele aus der Vergangenheit

[12] Buchenau, 2024
[13] CISA, 2023
[14] NZZ, 2024, Protokoll

Cyberangriffe auf Unternehmen haben in den letzten Jahren weltweit zugenommen und zeigen die Verwundbarkeit kritischer Infrastrukturen. Im Folgenden werden drei prominente Fälle vorgestellt, die unterschiedliche Motive der Angreifer und deren weitreichende Auswirkungen verdeutlichen:

- Batteriehersteller VARTA
  Im Februar 2024 wurde der deutsche Batteriehersteller VARTA Opfer eines Cyberangriffs, der die Produktion an allen fünf Standorten lahmlegte. Die IT-Systeme wurden proaktiv heruntergefahren, um weiteren Schaden zu verhindern. Die Wiederherstellung der Systeme dauerte mehrere Tage, was zu erheblichen Produktionsausfällen führte.[12]

  Motiv: Finanziell. Solche Angriffe zielen oft auf Lösegeldforderungen ab, um verschlüsselte Daten freizugeben.

- Colonial Pipeline:
  Im Mai 2021 wurde die Colonial Pipeline, der grösste Betreiber eines Benzin-Pipelinesystems in den USA, von der Hackergruppe Dark Side angegriffen. Der Angriff führte zur Stilllegung des gesamten Pipeline-Netzwerks und verursachte Treibstoffengpässe sowie Panikkäufe in den USA. Die Hacker forderten ein Lösegeld von 4,4 Millionen US-Dollar, das vom Unternehmen bezahlt wurde. In der Folge kündigte die US-Regierung Massnahmen zur Stärkung der Cybersicherheit für kritische Infrastrukturen an.[13]

  Motiv: Finanziell. Die Erpressung von Lösegeld stand im Vordergrund.

- Neue Zürcher Zeitung:
  Im März 2023 wurde die Schweizer Zeitung "Neue Zürcher Zeitung" (NZZ) von der Hackergruppe Play angegriffen. Dabei wurden sensible Daten von Mitarbeitenden und Kunden entwendet und im Darknet veröffentlicht. Obwohl der Betrieb der NZZ aufrechterhalten werden konnte, litt die Reputation des Unternehmens erheblich.[14]

  Motiv: Finanziell. Die Veröffentlichung gestohlener Daten kann Druck auf das Unternehmen ausüben, Lösegeld zu zahlen.



Checkliste: Massnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor Cyberangriffen

Technologische Massnahmen	Firewalls und Netzwerk-Sicherheit: Implementierung von Firewalls und sicheren Verschlüsselungsprotokollen wie WPA3 für alle Netzwerke.	
	Systemaktualisierungen: Regelmässige Updates für Betriebssysteme, Software und Geräte, um bekannte Sicherheitslücken zu schliessen.	
	Sicheres Homeoffice: Einrichtung von VPNs, Zwei-Faktor-Authentifizierung und Überprüfung privater Geräte auf Sicherheitsstandards.	
	Backup-Strategien: Regelmässige Offline-Backups erstellen, die physisch vom Stromnetz getrennt und sicher aufbewahrt werden.	
	Zugriffsrechte einschränken: Einführung eines strikten Rollen- und Rechtekonzepts, damit Mitarbeitende nur auf die für sie relevanten Daten zugreifen können.	
Prozessuale Massnahmen	Prozessanalyse durchführen: Identifikation der genutzten Tools, Arbeitsweisen und Schwachstellen in der Organisation.	
	Effiziente Vorfallsmeldung: Klare Kommunikationswege und Verantwortlichkeiten für den Ernstfall definieren.	
	Notfall- und Krisenpläne: Erstellung eines strukturierten Krisenplans, der Anweisungen für den Umgang mit Cyberangriffen enthält.	
	Vier-Augen-Prinzip bei Finanztransaktionen: Einführung eines Kontrollsystems, insbesondere bei grösseren Geldflüssen.	
	Regelmässige Tests und Simulationen: Überprüfung der Sicherheitsmassnahmen durch simulierte Angriffe und Stress-Tests.	
Mitarbeiter-Sensibilisierung	Schulungen durchführen: Regelmässige Cybersecurity-Trainings für alle Mitarbeitenden, insbesondere für Mitarbeitende in der Logistik mit Zugriff auf kritische Systeme.	
	Sensibilisierung für Phishing und Social Engineering: Mitarbeitende darin schulen, verdächtige E-Mails, Links und Anhänge zu erkennen.	
	Bewusstsein für Schatten-IT schaffen: Mitarbeiter aktiv über die Risiken der Nutzung nicht autorisierter Anwendungen informieren.	
Branchenspezifische Massnahmen	Schutz von IoT-Geräten: Sicherstellen, dass Handscanner, Bordcomputer und andere vernetzte Geräte mit Sicherheitssoftware geschützt sind.	
	Sicherung der Lieferkettensysteme: Überprüfung der Sicherheit von Lagerverwaltungssystemen, Track-and-Trace-Tools und anderer zentraler Logistiksysteme.	
	Externe Partner einbinden: Sicherstellen, dass externe Dienstleister und Subunternehmer denselben Sicherheitsstandards folgen.	
Finanzielle Absicherung	Cyber-Versicherungen abschliessen: Abdeckung von Eigenschäden (z. B. Datenwiederherstellung) und Drittschäden (z. B. Haftpflicht) durch geeignete Versicherungen.	
	Finanzielle Prozesse überprüfen: Regelmässige Kontrollen und Sicherheitsmechanismen gegen Betrugsversuche implementieren.	

Abbildung 3:
Massnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor Cyberangriffen

Werden relevante Unternehmen im Güterkreislauf angegriffen, führt dies unweigerlich zu erheblichen Problemen für die gesamte Volkswirtschaft. Die Logistikbranche, die essenzielle Lieferketten aufrechterhält, spielt hier eine zentrale Rolle.

Fällt beispielsweise ein grosser Transporteur für nur eine Woche aus, können Lieferketten nachhaltig gestört werden. Rohstoffe gelangen nicht mehr rechtzeitig in die Produktion, Lebensmittel bleiben in Lagerhallen stecken, und Ersatzteile für Maschinen erreichen ihre Empfänger nicht. Der volkswirtschaftliche Schaden ist schnell erheblich und betrifft letztlich jeden – vom Konsumenten im Supermarkt bis hin zu grossen Industrieunternehmen.

Erst in solchen Situationen wird vielen bewusst, wie entscheidend die Logistikbranche für den gesamten Wirtschaftskreislauf ist und welche Folgen ihr Ausfall mit sich bringt. Daher ist es umso wichtiger, gezielte Massnahmen zu ergreifen, um solche Szenarien zu verhindern.

Letztendlich muss jedes Unternehmen selbst eine Risikoanalyse durchführen und entscheiden, wie Angriffe verhindert werden sollen. Das BACS empfiehlt:

Unternehmen sollten sich folgende Fragen stellen:

- **Was kostet ein Tag ohne funktionierende Website oder IT-Infrastruktur?**
- **Was wäre der finanzielle Schaden bei einem Verlust von 50% der Kundschaft oder bei der Haftung für gestohlene Kundendaten?**[15]

[15] Bundesamt für Cybersicherheit, 2025, Interview

Literaturverzeichnis und Methodik



Anmerkungen zu den Interviews:

In dieser Untersuchung wurden Gespräche mit Akteuren aus dem Bereich der Transportwirtschaft und des Handels geführt, die Mitglieder der Trägerschaft der Logistikmarktstudie sind. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden unter Wahrung der Anonymität und Vertraulichkeit in die Ausarbeitung dieses Berichts über die Auswirkungen geopolitischer Krisen auf die Schweiz integriert.

Eidgenössische Postkommission PostCom (2024).

Jahresbericht 2023.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.postcom.admin.ch/inhalte/PDF/Jahresberichte/012-POC-2401_JB2023_210x297_DE_RZ.pdf

Seco (2024).

Konjunkturprognosen.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/wirtschaftslage---wirtschaftspolitik/Wirtschaftslage/konjunkturprognosen.html

Schwemmer, M. & Klaus, P. (2021).

TOP 100 in European Transport and Logistics Services 2021/2022.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

DVV Media Group.

Bundesamt für Statistik. (2024).

Handelsbilanz: Einfuhr und Ausfuhr.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/industrie-dienstleistungen/aussenhandel/handelsbilanz-einfuhr-ausfuhr.assetdetail.31867482.html

Economiesuisse. (2024).

China als wichtigster Handelspartner der Schweiz.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.economiesuisse.ch/de/dossier-politik/china-als-wichtigster-handelspartner-der-schweiz-asien#:~:text=Das%20Freihandelsabkommen%20hat%20dieser%20Entwicklung,um%204%2C1%20Prozent%20zu

ESTV. (2024).

Mehrwertsteueränderungen 2025.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.estv.ad-min.ch/estv/de/home/mehrwertsteuer/mwst-abrechnen/mwst-aende-rungen-2025.html

Europäische Kommission. (2024).

Safety Gate: RAPEX.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://ec.eu-ropa.eu/safety-gate-alerts

HANDELSVERBAND.swiss. (2024).

Informationen zum Handel.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.handelsverband.swiss

Handelszeitung. (2024).

China in Grafiken: Handelsbeziehungen mit der Schweiz.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.handelszeitung.ch/specials/europa-forum/china-in-grafiken-handelsbeziehungen-mit-der-schweiz-352668

IFW-Kiel. (2024).

Chinas massive Subventionen für grüne Technologien.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.ifw-kiel.de/de/publikationen/aktuelles/chinas-massive-subventionen-fuer-gruene-technolo-gien/

Prognos. (2024).

Energiepreise: Internationaler Vergleich.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.prog-nos.com/de/projekt/energiepreise-industrie-internationaler-vergleich

SECO. (2024a).

CE-Kennzeichnung.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.seco.ad-min.ch/seco/de/home/Aussenwirtschafts-politik_Wirtschaftliche_Zusam-menarbeit/Wirtschaftsbeziehun-gen/Technische_Handelshemm-nisse/Mutual_Recognition_Ag-reement_MRA0/CE-Kennzeich-nung.html

SECO. (2024b).

Produktsicherheit.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.seco.ad-min.ch/seco/de/home/Arbeit/Arbeitsbe-dingungen/Produktsicherheit.html

Shein. (2024).

Rückgaberichtlinien.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://m.shein.com/ch/Return-Policy-a-281.html

SRF. (2024).

Wie Temu chinesische Lieferanten unter Druck setzt.

Abgerufen am 101.12.2024 von:

https://www.srf.ch/news/dialog/onlinehandel-wie-temu-chinesi-sche-lieferanten-unter-druck-setzt

Swissgrid. (2024).

Strompreise.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.swissgrid.ch/de/home/about-us/company/elect-ricity-price.html

WKO. (2024).

Subventionen in China.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://www.wko.at/aussen-wirtschaft/china-subventio-nen#:~:text=Im%20Juli%20fand%20das%20Dritte,die%20geringe%20Inlandsnachfra-ge%20zu%20f%C3%B6rdern

World Bank. (2021).

Country Profile: China Trade Flow.

Abgerufen am 01.12.2024 von:

https://wits.world-bank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2021/TradeFlow/Export/Partner/by-country

Zumstein, F., & Oehninger, S. (2024).

Onlinehändlerbefragung 2024: Anwendungen, Vorteile und Herausforderungen der künstlichen Intelligenz im E-Commerce. Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften.

Abgerufen am 06.12.2024 von:

https://digitalcollection.zhaw.ch/items/6627bb2f-bac7-41b9-b6df-ecc7cffb83b7

Buchenau, M. (2024, 2. Februar).

Cyberangriff bei Varta: Produktion heruntergefahren.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/cyberang-riff-bei-varta-produktion-herun-tergefahren-01/100014804.html

Bundesamt für Statistik. (2023, 28. März).

Digitale Kriminalität: Straftaten nach Modusgruppe - 2020-2023.

Abgerufen am 10.12.2024 von:

https://www.bfs.admin.ch/asset/de/30887706

Bundesamt für Statistik. (2023, 28. März).

Polizeiliche Kriminalstatistik (PKS) - Jahresbericht 2022.

Abgerufen am 10.12.2024 von:

https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/24545217/master

Bundeskriminalamt (BKA). (2024).

Cybercrime.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.bka.de/DE/Un-se-reAufgaben/Deliktsbereiche/Cy-bercrime/cybercrime_node.html

Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI). (2024).

Cyberkriminalität.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.bmi.bund.de/DE/themen/sicherheit/kriminalita-etsbekaempfung-und-gefah-renabwehr/cyberkriminali-taet/cyberkriminalitaet-node.html

Cybersecurity and Infrastructure Security Agency (CISA). (2023, 8. Mai).

The attack on Colonial Pipeline: What we've learned and what we've done over the past two years.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.cisa.gov/news-events/news/attack-colonial-pi-peline-what-weve-learned-what-weve-done-over-past-two-years

Doroch, V. (2023, 25. Oktober).

Cyber-Angriffe erfordern die richtige Backup- und Desaster-Recovery-Strategie.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.informatik-aktuell.de/betrieb/sicherheit/cyber-an-griffe-erfordern-die-rich-tige-backup-und-desaster-recovery-strategie.html

FINMA. (2023).

Cyberrisiken 2023.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.finma.ch/de/doku-mentation/dos-sier/dossier-cy-berrisiken/cyberrisiken-2023-2/

Julisch, K. (2023).

Successfully averting cyber-attacks.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.deloitte.com/ch/de/Industries/technology/perspecti-ves/successfully-averting-cyber-attacks.html

Mobiliar. (2024).

Notfallplan für Cyberangriff erstellen.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.mobiliar.ch/ratgeber/notfallplan-fuer-cyberangriff-erstellen

Neue Zürcher Zeitung (NZZ). (2023, 20. März).

Kriminelle Hacker greifen die NZZ an und erpressen sie – Cyberangriff mit Ransomware.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.nzz.ch/technologie/kriminelle-hacker-greifen-die-nzz-an-und-erpressen-sie-cybe-rangriff-ransomware-ld.1778725

PwC Schweiz. (2021).

Cyberangriffe: Wer zahlt, bleibt angreifbar.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://www.pwc.ch/de/insights/disclose/33/cyberangriffe-wer-zahlt-bleibt-angreifbar.html

PwC. (2024).

Einfallstore für Cyberkriminelle in Schweizer Unternehmen.

Abgerufen am 15.12.2024 von:

https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1360489/umfrage/einfallstore-fuer-cyberkriminelle-in-schweizer-unternehmen/

Herausgeber:
GS1 Switzerland

Erstellung und Redaktion:
Universität St. Gallen

Praxistransfer:
Trägerschaft Logistikmarktstudie

Universität St.Gallen (HSG) – Institut für Produktions- und Supply Chain Management (PSCM-HSG)
Dufourstrasse 40a
9000 St. Gallen, Schweiz

Danksagungen

Ein herzlicher Dank geht an die Trägerschaft für ihre finanzielle und inhaltliche Unterstützung, die wesentlich zum Erfolg der Studie beigetragen hat.

Ebenso danken wir weiteren Experten im Bereich Logistik und Supply Chain Management für ihr wertvolles Wissen und ihre Unterstützung.

Interviewpartner:

Fernando Kummer
Abteilungsleiter ICT
Gilgen Logistics AG

Bernhard Egger
Geschäftsführer
HANDELSVERBAND.swiss

Marco Gredig
Geschäftsführer
Cargologic AG

Manuel Novio
Leiter IT
Planzer Transport AG

Natalie Rast
Ressortleiterin Asien/ Ozeanien
Staatssekretariat für Wirtschaft, SECO

Bundesamt für Cybersicherheit (BACS)

LMS
Logistikmarktstudie
Schweiz

GS1 Switzerland
Monbijoustrasse 68
3007 Bern
Schweiz