

FACTSHEET ZUR LOGISTIKMARKTSTUDIE SCHWEIZ, BAND 2015

Massnahmen für den alpenquerenden Güterverkehr

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

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

Besonders die Schweiz und Österreich sind vom internationalen Transitverkehr durch die Alpen betroffen. So stieg zwischen 1980 und 2013 das alpenquerende Güterverkehrsaufkommen durch die Schweiz von 16,3 auf 38,2 Millionen Tonnen (siehe Bild 1). Auch durch die österreichischen Alpen war ein starkes Wachstum der transportierten Mengen in den vergangenen drei Jahrzehnten

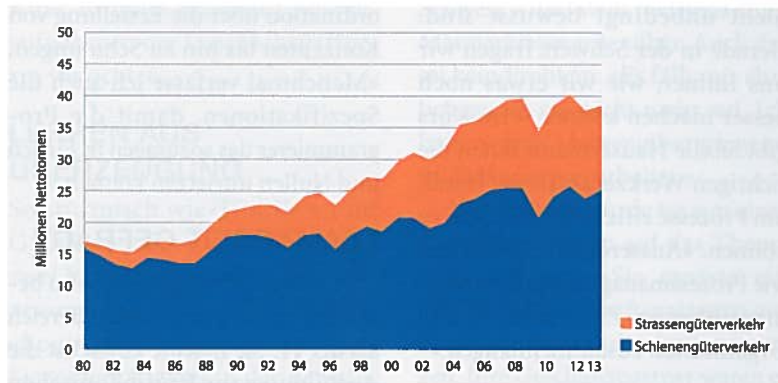


Bild 1. Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz in Millionen Tonnen (Quelle: BFS [2013]: Alpenquerender Güterverkehr).

zu beobachten (siehe Bild 2). Zuletzt belief sich das alpenquerende Güterverkehrsaufkommen durch Österreich auf 41,7 Millionen Tonnen (2012). Da Frankreich weniger Anteil an der Alpenregion hat als Österreich und die Schweiz, fällt sein Anteil am gesamten alpenquerenden Güterverkehr geringer aus. Lediglich 22,4 Millionen Tonnen durchquerten die französischen Alpen im Jahr 2012.

ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR DURCH DIE SCHWEIZ

Im Jahr 2013 wurden insgesamt etwa 38,2 Millionen Tonnen auf

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

Der hohe Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr durch die Schweizer Alpen ist eine Folge der eidgenössischen Verkehrspolitik, die eine Verlage-

Swiss Logistics Award 2015 - Jetzt bewerben

GS1 Schweiz und die Schweizerische Post zeichnen mit dem Swiss Logistics Award hervorragende Leistungen im Supply Chain Management und in der Logistik aus. Der Award geht an Unternehmen, die mit kundenorientierten und innovativen Lösungen ihren Erfolg steigern. Möglich sind auch Eingaben von Firmen, die durch Anwendung der kollaborativen Modelle von GS1 Schweiz die Effizienz ihrer Wertschöpfungsprozesse erhöhen können.

Haben Sie in Ihrem Unternehmen innovative Supply Chain-Konzepte entwickelt und wirkungsvoll umgesetzt? Dann reichen Ihre Bewerbung für den Swiss Logistics Award 2015 bis zum 14. August 2015 ein.

Weitere Informationen finden Sie hier: www.swisslogisticsaward.ch

nung von der Strasse auf die Schiene vorsieht. Beispielsweise ermöglicht der Bund beim unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) mit LSWA-pflichtigen Fahrzeugen eine Rückerstattung der LSWA-Beiträge (LSWA: leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Im Gegensatz zur schweizerischen Verkehrspolitik, die eine Verlagerung auf die Schiene proaktiv anstrebt, konzentrieren sich die Gesetzgeber in Frankreich und Österreich mehr auf eine Stärkung des ausgewogenen Wachstums zwischen den Verkehrsträgern. Der unterschiedliche Fokus schlägt sich mitunter im Modalsplit zwischen Strasse und Schiene nieder. Während im Jahr 2012 in Österreich rund 27 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt wurden, waren es in Frankreich lediglich 15 Prozent (siehe Bild 3). In der Schweiz lag der Anteil im selben Jahr hingegen bei ganzen 66 Prozent.

FAHRTEN IM ALPEN-QUERENDEN STRASSEN-GÜTERVERKEHR DURCH DIE SCHWEIZ

Im Zuge der LSWA wurden 40-Tonnen-Lastwagen in der Schweiz zugelassen. Dadurch hat sich der Anteil des Strassengüterverkehrs am Güteraufkommen von 30 Prozent im Jahr 2000 auf 34 Prozent (2013) des gesamten alpenquerenden Güterverkehrs durch die Schweiz erhöht. Die Anhebung der Gewichtslimite bewirkte zudem eine Verschiebung von einfachen Lastwagen hin zu Sattelzügen. Im Jahr 2010 stieg die Zahl der alpenquerenden Fahrten stark von 1,18 Millionen auf 1,26 Millionen. (+6,5 Prozent). Nach einem minimalen Zuwachs 2011 (+0,1) sank sie stetig auf nunmehr 1,14 Millionen Fahrten.

Dennoch konnte im Jahr 2013 das Zwischenziel von 1 Millionen alpenquerenden Fahrten erneut nicht erreicht werden. Auch das Verlagerungsziel von 650 000

alpenquerenden Fahrten bis 2018 (zwei Jahre nach der geplanten Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) kann aller Voraussicht nach nicht eingehalten werden – weder mit den beschlossenen und umgesetzten noch mit zusätzlichen Massnahmen, die im Rahmen der aktuell geltenden Verfassungsbestimmungen und internationalen Abkommen auszugestalten sind. Ausserdem kommen zunehmend Zweifel an der grundsätzlichen Zielsetzung der Verlagerungspolitik – dem Schutz der Lebensräume im Alpenraum – auf.

So könnten die geringeren Schadstoffemissionen moderner Fahrzeugflotten trotz einer steigenden Anzahl an Fahrten für eine gleichbleibende, wenn nicht gar reduzierte Umweltbelastung im Alpenraum sorgen. Der entstehende Lärm und die potenzielle Überlastung der Verkehrsinfrastruktur (Staus) blieben jedoch

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

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

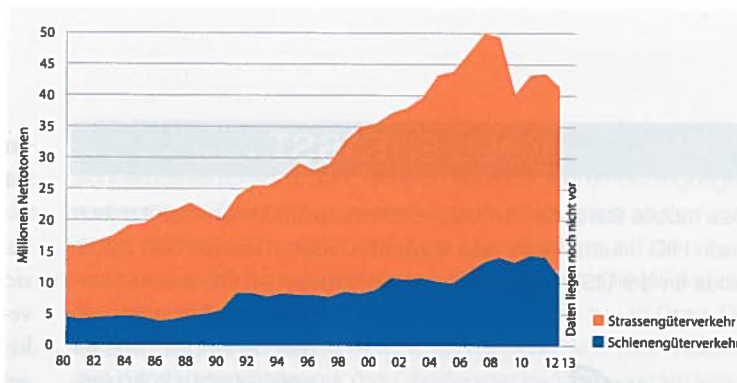


Bild 2. Alpenquerender Güterverkehr durch Österreich in Millionen Tonnen (Quelle: BFS [2013]: Alpenquerender Güterverkehr).

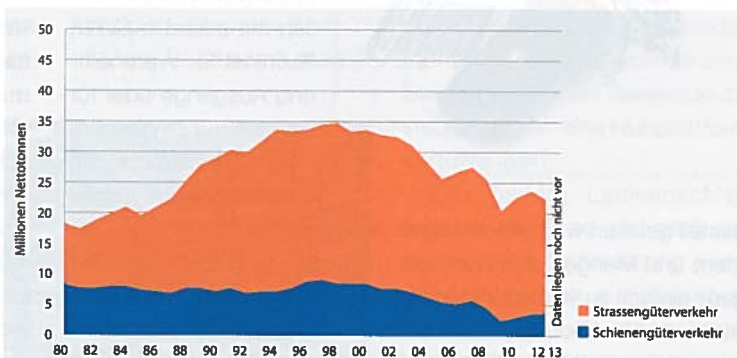


Bild 3. Alpenquerender Güterverkehr durch Frankreich in Millionen Tonnen (Quelle: BFS [2013]: Alpenquerender Güterverkehr).

Logistikmarktstudie Schweiz 2015

Die Studie ist das Nachschlagewerk für das Schweizer Logistik- und Supply Chain Management. Sie wird jährlich aktualisiert, überarbeitet und mit neuen Inhalten ergänzt. Das Handbuch liefert wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, einzelne Segmente, Standorte, Potenziale und Trends in der Schweiz.

Ausgabe: 8, Umfang: ca. 360 Seiten, kartoniert,
Publikation: Januar 2015



Mitglieder

180.–

Partnerverbände

300.–

Nichtmitglieder

420.–

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